Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

33 888 Initiatiefnota van de leden Smaling, Hoogland en de Rouwe: «Een stap vooruit, voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk»

Nr. 14 VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 januari 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de initiatiefnota van de leden Smaling, Hoogland en De Rouwe «Een stap vooruit, voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk» d.d. 7 maart 2014 (Kamerstuk 33 888);**
- **de brief van het lid Smaling d.d. 2 oktober 2014 ter beantwoording van de vragen van de commissie over de initiatiefnota «Een stap vooruit, voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk» (Kamerstuk 33 888, nr. 6);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 december 2014 houdende de kabinetsreactie op de initiatiefnota van de leden Smaling, Hoogland en De Rouwe «Een stap vooruit, voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk» (Kamerstuk 33 888, nr. 7);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 mei 2014 over de voortgang van het actieplan Fietsparkeren bij stations en met een reactie op het fietsenplan Groen licht voor de fiets (Kamerstuk 29 984, nr. 485);**
- **de brief van het lid Van Veldhoven d.d. 20 maart 2014 met het Fietsplan D66.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

kst-33888-14
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Voorzitter: Visser
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Van Helvert, Hoogland, Jacobi, De Rouwe, Smaling, Van Veldhoven en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.30 uur.

De **voorzitter**: Het is ruimschoots 10.30 uur geweest. Ik stel daarom voor dat we gaan beginnen. Allereerst heet ik alle aanwezigen, hier aan tafel maar ook in de zaal, van harte welkom. Een bijzonder welkom aan de heer Paulus Jansen die een tijdje geleden met dit initiatief is begonnen, inmiddels een andere rol heeft maar vandaag aanwezig is om te kijken naar dit debat. Ook hartelijk welkom aan de Minister en uiteraard de initiatiefnemers van deze nota.
De spreektijdverdeling van vandaag is vooraf naar de leden gestuurd. Mevrouw Jacobi neemt de rol van voorzitter over nadat iedereen gesproken heeft, zodat ik ook het woord kan voeren. Ik stel voor om twee interrupties per persoon toe te staan. Ik constateer dat de leden daartegen geen bezwaar maken. Het woord is aan mevrouw Jacobi.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Ook ik spreek mijn waardering uit voor de heer Paulus Jansen die dit initiatief heeft genomen en daar ook bij aanwezig is. Leuk om je weer te zien. Verder spreek ik mijn waardering uit voor Sander de Rouwe, Duco Hoogland en Eric Smaling die de hele uitwerking en procedure verder hebben gedaan. Zij hebben eigenlijk het werk gedaan, zo zou je kunnen zeggen. Ik weet dat het heel veel werk is om een initiatiefnota te maken. Dat is niet zomaar wat. Ik denk dat mijn woorden van waardering eigenlijk nog te weinig zijn. Het belang van fietsen en wandelen is loeigroot. Er zijn ongeveer 6,6 miljoen wandelaars en 8,5 miljoen recreatieve fietsers. Ik heb in het stuk gelezen over 48 miljoen wandelingen – ik doe er daar zeker een half miljoen van, denk ik – en 35 miljoen recreatieve fietstochten, en alle aspecten daarvan, van economisch belang tot volksgezondheid en milieu. Niet in de laatste plaats: het aspect van ons plezier. Dat kun je niet genoeg uitstralen. Ik denk ook dat het leuk is voor de overheid om dit soort zaken aan te jagen. De overheid schetst daarmee niet het beeld van «weer eens geld vragen van de burgers» en «vervelende regeltjes», maar van het stimuleren van plezier. Ik doe straks een ernstig beroep op de Minister om dat frame in het kabinet mee te nemen en die ambitie te laten zien.
Deze bijzondere fiets- en wandelcoalitie doet 39 concrete aanbevelingen. Zij geeft daarmee aan, optimale randvoorwaarden te creëren om nog meer plezier te kunnen beleven aan wandelen en fietsen, om daarmee aan onze gezondheid te kunnen werken. Gelet op de vele problemen met overgewicht is die inzet naar mijn mening niet te onderschatten. De 39 aanbevelingen zijn samen met de wandel- en fietsorganisaties tot stand gekomen. Dat vind ik ook erg belangrijk; van onderop, met de sector, de zaak aanpakken. Ik denk dat de wandel- en fietsroutes te vaak ondergesneeuwd raken bij grote infrastructurele projecten. Ik vind dat jammer en ik hoop dat daarin met dit initiatief een doorbraak komt. Ik ben een aantal jaren geleden, toen ik nog woordvoerder fietsen en wandelen was, met Ineke van Gent van GroenLinks en Lia Roefs van de PvdA naar een groot aantal punten geweest in onder andere Roermond en Groningen. Om meerdere redenen waren daar prachtige stukken Pieterpad gewoon weggehaald. Wandelaars en fietsers moesten heel gevaarlijke routes volgen, langs veel gevaarlijke wegen. Dat is zo zonde. Ik zeg daarom:

onderschat niet de moeite en inzet die het kost om van die lastige versnippering toch weer iets moois te maken.
Ik zal in mijn inbreng dan ook de toegankelijkheid van de paden en de doorsnijding van de wandel- en fietsroutes bij nieuwe infraprojecten aan de orde stellen. Daarnaast is het meenemen van de fiets in de trein nog een heel belangrijk punt voor ons wandel- en fietsbeleid. Ik kom allereerst te spreken over de toegankelijkheid van de paden. In 2008 maakte ik me al sterk, toen met GroenLinks, voor de toegankelijkheid van de paden voor de wandelaars. We hebben toen geld en inzet van de toenmalige Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gekregen om veel paden te heropenen.
Toen hadden wij nog geluk met het Investeringsbudget Landelijk Gebied. Doordat dat budget is weggevallen, zijn er heel veel nieuwe problemen gekomen. Wij hadden net de gang te pakken, maar als je net wat moois hebt gemaakt, zoals klompenpaden, of als je net oude historische paden of wandelconstructies hebt hersteld, moet je er heel veel moeite voor doen om zaken opnieuw te verbeteren. Dat geldt vooral voor de boerenlandpaden, waarbij er overeenkomsten zijn van zeven jaar. Daar kan het Wandelnet u veel meer over vertellen. Dat soort zaken is erg lastig. Je moet eigenlijk een structurele oplossing hebben.
Onze natuur is zo mooi rondom de dorpen. Ik denk aan de ommetjes. Het is zo belangrijk om dat te doen, ook vanuit de stad, de toeristische routes. Daar zou structureel aandacht voor moeten zijn. Op dit moment wordt de Natuurschoonwet geëvalueerd. Daarin is veel geregeld voor de pachters. Wij zouden bij de evaluatie moeten bekijken hoe wij de totale regeling voor het openstellen van de boerenlandpaden het beste vorm kunnen geven. Natuurlijk zal er per gebied maatwerk nodig zijn, maar het is heel goed om in ieder geval een eenduidige financieringsregeling voor elkaar te krijgen. Er was altijd € 0,45 per meter voor de boer. Dat was al heel erg weinig, maar het was ook een heel ingewikkelde constructie. Wij moeten ons dus inzetten voor een mooie, eenduidige regeling, waarbij wij per gebied toch maatwerk kunnen leveren. Daar kan de overheid veel aan doen.
Dan wil ik iets zeggen over de doorsnijding van de paden. Bij grote projecten zoals de aanleg van spoor maar vooral van wegen is de aandacht voor wandel- en fietsroutes die worden doorkruist nog vaak beperkt. Wijnand Duyvendak van GroenLinks heeft daar indertijd heel veel voor gedaan. Ik wil zeker niet aan de regio's komen die daar wel veel inzet voor plegen, maar toch is de aandacht nog vaak beperkt.
Het fiets- en wandelverkeer mag niet per definitie de dupe zijn van deze grote projecten. Auto en spoor mogen niet bijna automatisch voorrang krijgen op wandel- en fietsvoorzieningen. De compensatie moet goed geregeld worden aan de voorkant. Daarom willen wij dat de fiets- en wandelbelangen standaard worden meegenomen bij infraprojecten van Rijkswaterstaat en ProRail. Bij ProRail gebeurt dat al voor een groot deel. Het is goed dat wij daar een harde lijn in trekken.
Bij het oplossen van de knelpunten is het belangrijk dat de CROW-methode leidend moet zijn. Voor degenen die wat minder goed in de materie zitten – daar hoor ik trouwens ook bij – dat staat voor: maaswijdte, omwegfactor, oversteekbaarheid ... Kortom, dat zijn heel goede criteria waarmee je de schade kunt meten en in een gebied maatwerk kunt leveren. De CROW-methode moet een belangrijk uitgangspunt zijn. Als je daar bij tracébesluiten van afwijkt, moet de Kamer een motivatie daarvoor krijgen. Dan moeten daar heel goede argumenten voor zijn. De CROW-methode moet in principe het uitgangspunt zijn. Mocht je daar een keer van afwijken in een tracébesluit, dan moet dat goed bekeken worden en moet er misschien alsnog aan worden voldaan. Wat ons betreft zou het goed zijn als de Kamer daarbij een vinger aan de pols houdt. Op deze manier borgen wij de belangen van de fietsers en de wandelaars bij grote infraprojecten.

Dan kom ik op fietsen in de trein. In de initiatiefnota wordt voorgesteld om fietsen gratis te mogen meenemen in de stoptrein. Op mooie weekenddagen en in de vakanties zie ik dat de treinen vaak bijna leeg zijn, zeker in het noorden. Het is zonde dat de ruimte in de trein onbenut is. Het kost wel € 6 per fiets, ook al ga je maar een of twee stations verder. Voor een gezin met drie kinderen zijn dat vijf fietsen, ofwel € 30. Dat is toch een drempel. De Minister stelt in haar stuk dat de prijs geen probleem is, maar als je met een gezin op pad gaat, kan dat toch een behoorlijk bedrag zijn. Een proef met gratis fietsen op de MerwedeLingelijn laat geweldige resultaten zien. Per werkdag zijn er zo'n beetje 1.500 fietsreizigers, onder wie een substantieel deel nieuwe reizigers.
Daarom steunen we de oproep aan de Minister om met een voorstel te komen om op die trajecten waar het kan, de fiets in de stoptrein gratis te maken. Daarmee komen er meer reizigers in de trein en bovendien wordt er meer gefietst. Dat is een win-winsituatie. Je moet waarschijnlijk wel genuanceerd kijken naar dat hele absolute van gratis, want je kunt je doel ook voorbijschieten.
Een ander belangrijk punt uit de nota is het voortbestaan van de organisaties die tegen beperkte kosten en met behulp van vele vrijwilligers voor die miljoenen recreanten die ik net noemde, zulk belangrijk werk verrichten. Door het wegvallen van het Investeringsbudget Landelijk Gebied en de decentralisatie hebben zij het heel lastig gekregen, ook qua positie. Ik denk dat het belangrijk is dat we ook bij deze initiatiefnota er goed bij stilstaan dat Wandelnet en Fietsersbond een heel belangrijke rol hebben en alle vrijwilligers in hun kielzog.
Gelukkig is de financiering vorig jaar via een amendement bij de begroting voor de komende jaren geregeld. Een landelijk fietsbeleid is er echter nog niet. Er is wel een heel mooie fietsnota en die heb ik met plezier gelezen. Het is echter heel hard nodig dat er een fietsbeleid komt. De verantwoordelijkheden zijn nu versnipperd. Coördinatie is van groot belang. Volgens mij hoeven we daar niet veel woorden aan vuil te maken. Eerder heeft deze coalitie een motie ingediend om voor zowel de recreatieve als de utilitaire fietser een ambitieuze agenda op te stellen en hiervoor een hoofdstuk in het MIRT op te nemen. Er zijn namelijk nogal wat thema's waar de rijksoverheid naar mijn mening wel degelijk een rol heeft, ook nu veel taken zijn gedecentraliseerd.
Ik denk dat het sowieso heel belangrijk is dat de overheid een goed beleid heeft. Het is eigenlijk net als bij de Natuurwet: het beheer is gedecentraliseerd, maar het beleid is nationaal belang en de verantwoordelijkheid van de overheid. Ik denk dan aan de toelating van nieuwe innovaties, stimulering via belastingmaatregelen, snelfietspaden, verbreding van fietspaden – D66 zal daar straks een pleidooi voor houden – en de stallingsproblematiek bij stations. Dat zijn allemaal zaken waar de overheid absoluut een rol bij speelt. Ik wil heel graag van de Minister horen welke ambitie zij heeft als het gaat om het fietsbeleid en welke verantwoordelijkheid zij hier voor zichzelf ziet. In de beantwoording wordt gezegd dat er allemaal goede dingen gebeuren, dat de organisaties het al doen en dat, als je vindt dat het niet goed gaat, je bij hun moet zijn. Ik denk echter dat het heel belangrijk is dat dit goed wordt geborgd. Als het gaat om de toeristische waarde, maar ook om de gezondheid moeten we hier maximaal samen aan de lat staan. Dat moet de uitstraling zijn.
Ik wil nog een compliment maken aan het adres van de burgemeester van Oudewater. Hij zit hier ook. Ik ken hem van de waterproblematiek. Ik heb begrepen dat hij heel goede initiatieven heeft ontplooid voor Oudewater en zijn regio voor een wandelnetwerk. Dat is een prachtig voorbeeld, maar het is voor Oudewater ook nodig dat dat onderdeel uitmaakt van het grote geheel en dat het gesteund wordt door andere regio's. De voorbeelden zijn heel mooi, maar ze zullen door het ijs zakken als we dit niet met elkaar vasthouden en beter maken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik wil mijn inbreng beginnen met de waardering uit te spreken voor de collega's die veel werk hebben gestopt in het schrijven van deze initiatiefnota. Dat geldt niet alleen voor degenen die hier aan tafel zitten, collega's Smaling, De Rouwe en Hoogland, maar ook voor oud-collega Paulus Jansen, inmiddels wethouder in Utrecht. Hij heeft ook veel werk verzet bij het schrijven van de nota. Ik weet dat het schrijven van een initiatiefnota veel werk vergt. Ik wil daar namens de SP-fractie veel waardering en complimenten voor uitspreken.
We zitten vandaag hier in Den Haag. Het mooie is dat hier bij het poortje van het Binnenhof, aan de kant van de viskraam, een rood-witte markering van een langeafstandsroute staat. Vandaar kun je naar Oldenzaal wandelen. Via dit Marskramerpad, zo heet de route, kun je zelfs helemaal doorwankelen naar Litouwen. Ons langeafstandenpadennet sluit namelijk aan op het internationale padennet. Daar mogen we best trots op zijn. Wie Litouwen wat te ver vindt, kan ook op de fiets springen en de Zuiderzeeroute nemen, over de Afsluitdijk, door de polders en langs de Noord-Hollandse steden.
Er is veel moois. Er is veel om trots op te zijn, maar er is ook ruimte voor verbetering. Dat wil ik graag schetsen aan de hand van het welbekende Pieterpad. De route voert van Pieterburen aan de Groningse Waddenkust naar de Sint-Pietersberg bij Maastricht. Bij de Sallandse Heuvelrug dreigt het Pieterpad echter in problemen te komen, want het kruist daar de N35. De N35 zal opgewaardeerd worden tot een 100 km/u-weg. Daardoor gaan veel oversteekplaatsen voor fietsers en wandelaars verloren, waaronder die van het Pieterpad. Organisaties van wandelaars en fietsers proberen al tijden aan tafel te komen met Rijkswaterstaat en de provincie om dit probleem op te lossen. Zoals bij veel grote infrastructurele projecten is dit echter zo'n «klein onderwerpje» dat de infrapartners daar geen aandacht voor hebben of lijken te hebben. De organisaties van wandelaars en fietsers komen waarschijnlijk pas aan tafel wanneer alles al is besloten en de budgetten zijn verdeeld. Dat is niet zo verstandig, want als achteraf, na de aanleg van een weg, nog een voetgangerstunneltje geboord moet worden, kost dat veel meer dan als daar vooraf aan wordt gedacht. Daarom stellen wij voor om in het MIRT-projectenboek structureel rekening te houden met fietsers en voetgangers. Onderschrijven de Minister en de indieners van de initiatiefnota het belang van het in een vroeg stadium bij dit soort projecten betrekken van organisaties van wandelaars en fietsers? Daarop krijg ik graag een reactie.
Ik wijs ook op de CROW-richtlijnen voor barrièrewerking en maaswijdtes. Daarin wordt voorgeschreven dat er buiten de bebouwde kom in principe ten minste elke 1.500 meter een oversteekmogelijkheid moet zijn voor wandelaars en fietsers. Ik vraag de Minister en de indieners of zij het uitgangspunt onderschrijven dat de veroorzaker van een doorsnijding in principe betaalt.
Ik vraag een concrete toezegging van de Minister over het Pieterpad. Is zij bereid om ervoor te zorgen dat het Pieterpad het Pieterpad blijft, dat bij de opwaardering van de N35 de oorspronkelijke overgang van het Pieterpad behouden wordt en dat drie andere oversteekplaatsen over de N35 op het deel van het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug behouden worden? Tevens vraag ik de initiatiefnemers of zij het met mij eens zijn dat hier iets aan moet gebeuren.
Ik haalde het voorbeeld van het Pieterpad aan omdat dat exemplarisch is voor veel problemen met wandel- en fietsroutes, maar deze problematiek speelt ook bij het spoor. Tot verdriet van veel wandelaars en fietsers is de spoorwegovergang bij Heemstede inmiddels afgesloten. Kan de Minister er bij ProRail op aandringen om structureel rekening te houden met fietsers en wandelaars en wil zij specifiek aandacht vragen voor het sluiten van overwegen bij Heemstede, Winterswijk en Deurningen? Daarop krijg ik graag een reactie van de Minister.

Het is natuurlijk veel handiger als het behoud van elk fietsbruggetje en elke voetgangersoversteekplaats niet apart door de fietsers en wandelaars bevochten moet worden. Infraprojecten moeten er niet gaandeweg of achteraf bij toeval achter komen dat er ook fietsers en voetgangers bestaan. Natuurlijk gaat dit bij veel projecten goed, maar zeker niet altijd. Een voorbeeld waarbij dit niet goed gaat, is het doortrekken van de A18. In de mooie Achterhoek verdwijnt twee derde van alle huidige oversteken voor wandelaars en fietsers en hebben toeristen dus het nakijken. Wil de Minister hiernaar kijken?

Omdat het nogal eens fout gaat, stel ik voor om de CROW-richtlijnen, waar volgens mij brede overeenstemming over is, vast te leggen in een algemene maatregel van bestuur met voorhang. Zo kan alleen nog gemotiveerd afgeweken worden van de richtlijnen en wordt bij infraprojecten afgedwongen dat er tijdig nagedacht wordt over oversteekplaatsen. Wat mij betreft, kan dit in de nieuwe Omgevingswet. Die wet is een zeer groot project. Ik ben bang dat de kleinere onderwerpen, de wandelaars en fietsers, zullen ondersneeuwen in de grootheid van de vergezichten. Daarom wil ik graag een duidelijke toezegging van de Minister dat de CROW-richtlijnen en tijdige inspraak voor organisaties van wandelaars en fietsers bij infrastructurele projecten geregeld worden. In de brief van de Minister wordt verwezen naar de Omgevingswet. Ik hoop op een toezegging. Anders overweeg ik een motie in te dienen.

Ik kom bij een ander belangrijk onderwerp: de fiets in de trein. De SP juicht het voorstel uit de initiatiefnota toe om fietsvervoer in stoptreinen buiten de spits gratis te maken. Buiten de spits is er relatief veel ruimte in de trein beschikbaar. Die kan makkelijk gebruikt worden voor dagjesmensen en toeristen die hun fiets in de trein willen meenemen om een fietstochtje te maken. Gratis fietsvervoer buiten de spits levert niet alleen een grote verbetering op voor de mensen, maar ook zal de NS hieraan extra reizigers en dus extra omzet overhouden, zoals bleek bij een proef bij de MerwedeLingelijn. Daar leverde dit 1.500 extra reizigers per dag op, waarvan een substantieel deel vaste klanten. In de regio Kopenhagen kan de reiziger met regionale spoorvervoerder S-tog sinds 2010 gratis zijn fiets meenemen. Het systeem functioneert naar grote tevredenheid. Is de Minister bereid om dit samen met de spoorvervoerders in Nederland te regelen? Op dit punt overweeg ik een motie.

Als de Minister dan toch met de spoorvervoerders spreekt, wil zij er dan ook voor zorgen dat een OV-fiets die op het ene station wordt gehuurd, op een ander station weer kan worden ingeleverd? Het is op zich niet erg als daarvoor een meerprijs wordt gerekend, maar liever zie ik dat dit zonder kosten gebeurt. Zo kan men een dagtocht maken van de ene stad naar de andere en hoeft men niet altijd een rondje te fietsen.

In de nota worden door de indieners kansen benoemd om meer internationaal fiets- en wandeltoerisme aan te trekken. Kunnen de indieners benoemen welke kansen zij zien en hoe deze kansen gegrepen zouden moeten worden? Zouden zij hierbij kunnen ingaan op het voorbeeld van SwitzerlandMobility? Is bijvoorbeeld al bekend hoeveel daarin wordt geïnvesteerd en hoeveel dat opbrengt? Hoeveel leveren investeringen op? Wat zou in Nederland wenselijk zijn om het internationale fiets- en wandelroutetoerisme aan te trekken? Zou dat de economische activiteiten vergroten? Wat zou de rol van het NTBC (Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen) kunnen zijn in dezen? Graag krijg ik een reactie van de initiatiefnemers.

Over het recht op overpad en de vergoedingsregelingen voor overpad wil ik nog een aantal opmerkingen maken. De toegankelijkheid van particuliere gronden voor wandelaars kan beter geregeld worden, evenals de vergoeding hiervoor voor landeigenaren en boeren. Voorheen was er de boerenlandpadregeling voor boeren, maar nu is er alleen nog de vergoeding voor landeigenaren in het natuurschoon. Volgens mij is er een uniforme en structurele regeling nodig met beter uitgewerkte

voorwaarden, die ook voor boeren van toepassing kan zijn. Is de Minister bereid om te onderzoeken in welke vorm de toegankelijkheid van paden in beheer bij boeren en andere particuliere eigenaren het beste georganiseerd kan worden? Wil zij hierbij kijken naar het Engelse voorbeeld van de public rights of way en wil zij zich hierdoor laten inspireren?
Het zou goed zijn als de voorwaarden voor openstelling van de paden beter uitgewerkt worden zodat de toegankelijkheid van logische doorgaande routes niet nodeloos beperkt wordt. Is de Minister hiertoe bereid? Kan de landgoedregeling ook opengesteld worden voor boeren die wandelaars op hun land willen toelaten voor een vergoeding? Is hier nog ruimte voor in bestaande regelingen voor agrarisch natuurbeheer of het gemeenschappelijk landbouwbeleid? Graag een uitgebreide reactie van de Minister.
Tot slot. Ik ben benieuwd naar de reactie op het voorstel voor een Friese Elfstedenskeelertocht. Vooral ben ik benieuwd naar de reactie van de heer De Rouwe. Ziet hij daar kansen in? Zo ja, is hij bereid om daar na de verkiezingen werk van te maken?

De **voorzitter**: Ik voel een verkiezingsstunt aankomen van de heer De Rouwe. De SP brengt het CDA op ideeën.
Het woord is aan de heer Van Helvert van de CDA-fractie.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat laatste geven we ook gelijk door aan Ger Koopmans in Limburg.
Voorzitter. Voor ligt de initiatiefnota van de SP, de Partij van de Arbeid en het CDA. Op het gevaar af dat je een beetje «wij van WC-EEND adviseren WC-EEND» krijgt, wil ik de grootste waardering uitspreken voor de initiatiefnemers. Ik zie de heer Jansen op de tribune zitten. Het is een beetje een riksja-idee: de heer Jansen zit voorin en de heren Hoogland en De Rouwe zijn achterin gekropen om tot een heel mooi einde te komen. Het is hartstikke mooi dat dit gedaan is. Fietsen en wandelen, wie kan ertegen zijn? Dat geldt ook voor de mooie notitie die D66 heeft opgesteld, waarvoor het CDA ook grote waardering heeft.
Iedereen is er natuurlijk wel voor, maar wel is het de vraag hoe je het gaat regelen. Dat zie je gelijk al een beetje terug in de reactie van de Minister. Het wordt een soort «wie is waarvoor verantwoordelijk?» Dat proberen we te regelen in deze notitie. De Minister noemt daarbij de subsidiariteit. Die is voor het CDA ook van belang; ik noem dat het recht om het zelf te doen. We moeten in de gaten houden dat gemeenten en provincies in hun rol kunnen blijven. Dat vinden wij heel erg belangrijk. Het is goed om dat af te stemmen. Woorden als «integraal» of «centraal» zie je dan weleens terug. Het gevaar is natuurlijk dat het toppunt van integraliteit stilstand is. Dat is juist wat we niet willen hebben. In die zin is het heel goed dat er duidelijk wordt nagedacht over de vraag wie welke verantwoordelijkheid heeft. Na alle lof – geweldig, prima, fantastisch, goed dat het er is – heb ik in dat kader een aantal constructief-kritische vragen aan de initiatiefnemers, die ik mee zou willen geven.
In hoeverre is er bijvoorbeeld overleg geweest met de provincies? Ik heb begrepen dat het op de agenda heeft gestaan bij het IPO en dat het bijvoorbeeld niet helemaal lekker liep met Flevoland, of dat die niet meedoet.
Kunnen de initiatiefnemers er even op reflecteren hoe het overleg met de provincies is gelopen?
Over de wijze van financiering zeggen de initiatiefnemers in het stuk dat financiering via de provincie niet voor de hand ligt, om versnippering te voorkomen. «Versnippering» klinkt een beetje negatief, maar een decentrale aanpak zou ook voordelen kunnen hebben. Wat is de reden geweest om daarbij de provincies buitenspel te zetten, om het zo maar even te noemen?

Voorzitter: Jacobi

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik hoor de heer Van Helvert zeggen dat er een balans gevonden moet worden tussen integraliteit en decentraliteit. Ik hoor hem ook vragen stellen aan de initiatiefnemers. Een aantal jaar geleden is het fietsbeleid niet voor niets gedecentraliseerd. De heer Van Helvert stelt vragen aan de initiatiefnemers, maar ik ben nu wel benieuwd naar het standpunt van het CDA. Het fietsbeleid is in 2007 gedecentraliseerd. Vindt het CDA dat dit teruggedraaid moet worden, ja of nee?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben zeker niet voor het zomaar terugdraaien van decentralisaties. Volgens mij is het doel van deze notitie om op de punten waarop er tekortkomingen zijn, waarop de samenwerking niet goed verloopt, een stap te zetten. Het is goed om landelijk te kijken naar de problematiek die ook de heer Bashir heeft genoemd, zoals het recht van overpad, het handhaven daarvan, het attenderen daarop en dat soort zaken. Maar we zullen wel – die toon proef ik ook bij de VVD – in de gaten houden dat de verantwoordelijkheden van provincies niet onbelangrijk zijn, absoluut.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat betekent dat het CDA zaken die in de initiatiefnota staan, zoals het verplichten van fietsbeleid en wandelbeleid in provinciale structuurvisies, niet gaat steunen?

De heer **Van Helvert** (CDA): Het CDA is nooit van het keihard verplichten als dat niet hoeft. Het recht om iets zelf te doen is van groot belang. Maar dat recht verlies je natuurlijk op het moment dat je het niet goed regelt. Als je het niet goed doet, verlies je het recht. Het is dan logisch dat een andere bestuurslaag het overneemt.

Voorzitter: Visser

De heer **Van Helvert** (CDA): De commissie heeft een brief gekregen van marktpartijen. Daar wil ik heel even naar kijken. Er zijn heel veel partijen bij betrokken.
De brief triggerde mij wel. Als een aantal marktpartijen, zoals de bekende VVV's, op dat vlak inderdaad goed bezig is, dan vraag ik me af of het zo is dat dergelijke partijen niet betrokken zijn. Als dat inderdaad het geval is, waarom is dat dan niet gebeurd? Hoe zien de initiatiefnemers de kritiek van deze briefschrijvers op het geheel? Hebben zij een punt als zij zeggen dat we dingen niet dubbel moeten doen of zelfs zaken die via de markt al goed lopen tekort zouden doen? Ik vraag dit in eerste instantie aan de initiatiefnemers, maar ook aan de Minister.
Het is absoluut goed dat wandelen en fietsen aandacht blijven krijgen. Zeker op plaatsen waar dat niet gebeurt, moeten we dat blijven doen. Je ziet dat gemeenten in structuurvisies steeds vaker bekijken of mensen binnen een beperkt aantal minuten een wandelpad kunnen bereiken. Wandelen is voor iedereen immers gratis bereikbaar. Fietsen is voor bijna iedereen bereikbaar. In het overleg met ProRail is ook een taak weggelegd voor de Minister. Toen ik nog in de gemeentepolitiek actief was, zag ik dat ProRail altijd vooropstond om overwegen te sluiten. Daar had ik ook vaak begrip voor. Als je echter wilt overleggen over een tunneltje onder het spoor door of een bruggetje eroverheen, dan blijft de medewerking van ProRail vaak beperkt tot het noemen van het bedrag dat het de gemeente gaat kosten. Daarin is misschien wel een stap van de Minister noodzakelijk. Hoe kijkt de Minister daartegen aan op dit moment?
De Minister zegt: het Rijk gaat er niet over. Dat is het verhaal over centraal versus niet-centraal. Maar is dat zo? Wandelen en fietsen gaat natuurlijk niet alleen over infrastructuur, maar ook over gezondheid, natuur en economie. Kan de Minister daar eens op reflecteren? Hoe ziet zij dat? Het

zou fijn zijn als er één Minister is die zich interdepartementaal verantwoordelijk voelt als de overheid zegt dat zij wandelen en fietsen zo belangrijk vindt. Ziet de Minister dat ook zo?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Allereerst mijn complimenten aan de collega's die deze mooie nota hebben geschreven. Het is ook heel erg leuk om onze oud-collega Jansen hier weer in de zaal te zien; van harte welkom. Ik heb met veel plezier het resultaat van dit harde werk gelezen. Ook is het fijn dat de notitie van D66 «Groen licht voor de fiets», die ongeveer in dezelfde periode is uitgebracht, hier vandaag bij betrokken kan worden. Dat scheelt weer een apart overleg.
De fiets is belangrijk voor Nederland. Toeristen vergapen zich in heel Nederland aan de mierenhoop van fietsen op onze stations, aan het oneindige aantal fietsen dat is vastgeklonken aan paaltjes, hekken, bruggen en lantarenpalen, en aan ouders die met twee, drie of vier kinderen, de weekboodschappen of een IKEA-kast in de bakfiets door Nederland fietsen. Toch is dit het eerste Kamerdebat over de fiets dat ik voer in mijn periode als woordvoerder op dit onderwerp. Dat is eigenlijk best bijzonder, want voor een fietsland is dat misschien wel heel erg weinig. Gelukkig wordt er nog steeds elk jaar meer gefietst. Dat is goed voor de gezondheid, de lucht en de files, tenzij je de fietsfiles meerekent. Dat is helaas geen grapje, want doordat we meer fietsen, ontstaan er ook meer fietsknelpunten. Daarom heeft D66 vorig jaar dus dat tienpuntenplan opgesteld. Daarin staan bijvoorbeeld de volgende punten: voldoende goede fietsenstallingen, goede en veilige fietsroutes en het verbeteren van de aansluiting op ov en auto. In haar reactie onderkent de Minister het potentieel van de fiets, maar hoe wil zij er mede voor zorgen dat we dat gaan benutten? Hoe geeft zij de fiets een prominente plek in het oplossen van regionale bereikbaarheidsproblemen? Kan de Minister dit toelichten?
Ik zie dat de ideeën van D66 en de ideeën uit de nota van de collega's elkaar eigenlijk heel mooi aanvullen. Waar de D66-nota zich vooral richt op het dagelijks gebruik – de fiets als vervoermiddel naar school of werk – kijken mijn collega's vooral naar recreatief gebruik.
Dat is noodzakelijk, want behalve gezond, goedkoop, handig en duurzaam zijn fietsen en wandelen natuurlijk ook heel erg leuk. Ik deel op de meeste punten dan ook het pleidooi van de indieners. Ik heb echter nog een paar vragen.
Een belangrijk punt in de nota is dat het feit dat het natuurbeleid door de provincies wordt uitgevoerd, niet mag betekenen dat een fietspad ophoudt bij de grens van bijvoorbeeld de provincie Overijssel. Het zou zonde zijn als in een klein land als Nederland nog verdere versnippering zou ontstaan.
Het valt mij op dat de Minister in haar reactie vooral verwijst naar de dingen die zij al doet. Delen de indieners deze waarneming? Ik hoor die in ieder geval al wel bij een aantal andere woordvoerders. Welke aanvullende acties zou de Minister naar hun mening moeten inzetten? Ik noem bijvoorbeeld de mogelijkheid om ov-fietsen voor toeristen gemakkelijker beschikbaar te maken. Dit is een wens van D66, maar die wens is ook door de collega's geuit. Gaat het kabinet hiermee aan de slag?
In de nota wordt voorgesteld te werken met een standaardmodel, bijvoorbeeld recht op overpad, passages en keuze tussen voetveer en vaste verbinding. Past dit wel? Staat dit niet in de weg aan maatwerk? Krijgen wij dan niet een opgelegd model dat op sommige plaatsen juist weer niet past?
Er is sprake van een landelijk portal met informatie over fiets- en wandelroutes. Het is natuurlijk belangrijk dat deze informatie gemakkelijk te vinden is en dat je inderdaad niet op de site van vijf provincies hoeft te zoeken waar het aansluitende deel van het fietspad heen gaat. De vraag is echter of daarvoor een nieuw portal noodzakelijk is. Misschien kan een bestaand portal beter worden gebruikt. Hoe wordt omgegaan met de

bedrijven die kaarten maken om te voorkomen dat zij uit de markt worden gedrukt? Het is goed om de informatie gemakkelijk beschikbaar en toegankelijk te maken, maar wij moeten ervoor waken dat marktpartijen die daaraan een businesscase ontlenen, buiten de markt worden geplaatst. Hoe kijken de indieners hier tegenaan? Hoe kijkt de Minister tegen de voorstellen op dit punt in de notitie aan?
Het fietsen groeit, dat is goed nieuws. Dit is onder andere te danken aan de elektrische fiets, maar je ziet ook steeds meer bakfietsen, snorfietsen, racefietsen, kinderfietsen en zelfs een speed pedelec op de fietspaden en dat knelt. De fietspaden zijn namelijk niet meegegroeid. Dit leidt dan tot discussies over bijvoorbeeld wielrenners die met mooi weer eigenlijk niet meer zouden mogen fietsen. Mij lijkt zo'n peloton bij nat weer overigens nog een veel groter gevaar. Ook is sprake van een maximumsnelheid op fietspaden. Dit is enkele weken geleden ook voorgesteld door het Fietsberaad.
Het is goed dat wij hierover met elkaar discussiëren, want wij willen met elkaar het fietsen veilig maken. De manier waarop dit nu gebeurt, is naar mijn mening echter niet de goede manier. De autosnelwegen zijn nu heel wat breder dan een aantal jaren geleden. Omdat steeds meer mensen in een auto rijden en auto's harder rijden, hebben wij met elkaar gezegd dat daarvoor meer ruimte nodig is. Waarom geldt dat dan niet voor de fiets? Ik zie de Minister – terwijl zij haar papieren ordent – denken: fietspaden zijn een lokale aangelegenheid. Wij gaan uiteraard niet over de afstelling van de stoplichten op de Nachtegaalstraat in Utrecht of over de afbakening van het fietspad in de Hoofdstraat in Leek en dat is maar goed ook. Ik heb al gezegd dat de fiets heel wat mensen naar het werk en heel veel kinderen naar school brengt. Zonder fietsen zouden wij nog veel meer files hebben en zouden onze binnensteden echt onbereikbaar zijn. Problemen die in het hele land een rol spelen, zoals het tekort aan fietsenstallingen en de breedte van fietspaden, kunnen door een voortrekkersrol van de rijksoverheid sneller en efficiënter worden aangepakt, maar de fiets wordt in ons mobiliteitsbeleid nauwelijks serieus genomen. Daar wil D66 verandering in brengen. Dus kijk meer naar ketens van ov en fiets, kijk niet alleen naar bredere wegen maar ook naar bredere fietspaden en geef de fiets een plek in de MKBA.
Ook het College van Rijksadviseurs pleit voor een sterkere rol van de rijksoverheid. Wil de Minister de richtlijn voor de breedte van fietspaden, die bijna tien jaar oud is, tegen het licht houden? Wil zij met steden een top 50 van fietsknelpunten opstellen? Is zij bereid om samen met de gemeenten te bekijken hoe meer budget kan worden vrijgemaakt om fietspaden 21ste-eeuwproof te maken en hoe hieraan meer prioriteit kan worden gegeven? Kan de fiets een plaats krijgen in de MKBA?

De heer **Van Helvert** (CDA): Het is een mooie initiatiefnota van D66. Ik kan mij ook heel wat voorstellen bij de verbreding van fietspaden omdat er knelpunten zijn. Die kun je ook zien, zowel op toeristische routes als op de routes voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer et cetera. Welke rol ziet D66 weggelegd voor de overheid?
Zouden wij volgens D66 bijvoorbeeld in Amsterdam moeten zeggen waar fietspaden breder gemaakt moeten worden? Zo ja, dan vraag ik mij af of dat de juiste weg is. Zo nee, wat is dan de rol van de rijksoverheid?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het begint ermee dat wij opnieuw nadenken over wat een veilige breedte van het fietspad zou zijn. Het is een richtlijn en geen wet. De gemeenten hebben een toetssteen om te beoordelen of het veilig is of niet. Die richtlijn is tien jaar oud. In die tien jaar is er veel gebeurd. Er zijn veel snorfietsers en veel elektrische fietsen bijgekomen op de fietspaden. In totaal zijn we meer gaan fietsen. Het lijkt mij dat de eerste stap is om die richtlijn opnieuw tegen het licht te houden. Dat is typisch iets wat de Minister moet gaan doen. Kijk of de

gehanteerde breedte van 2 meter nog steeds de juiste toetssteen is. Dat is stap één.
Onze binnensteden zouden echt onbereikbaar worden als al die mensen in de auto zouden stappen. Daarom lijkt het mij belangrijk dat de Minister samen met de grote steden kijkt naar de rol van de fiets in onze totale mobiliteit en waar de 50 grootste knelpunten zitten. Ik verwacht dat deze zich vooral in de grote steden bevinden. Daarbuiten is er meer ruimte, zodat het minder knelt. Dan moet worden bekeken wat slimme oplossingen zijn. Misschien moet de streep op het vlak dat beschikbaar is voor voetgangers, fietsers en auto's, op een andere manier worden getrokken. Dat is maatwerk, in dialoog met de steden, maar het zou goed zijn als de Minister een actieve rol speelt om de fiets alle ruimte te geven, vanuit een perspectief op de fiets en op hoe wij ons als Nederlanders verplaatsen naar school, werk of winkels.

De heer **Van Helvert** (CDA): Als ik het goed begrijp, zegt D66 niet tegen Amsterdam of Utrecht waar er wat moet gebeuren. Dat stemt mij gunstig. D66 heeft een punt als zij zegt dat die richtlijn veranderd moet worden. Als ik het goed begrijp, ziet D66 een faciliterende rol voor de Minister als zij met die 50 steden in overleg gaat. Anders zou zij alsnog op de stoel van wethouder Jansen gaan zitten en dat zouden wij niet willen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb de indruk dat wethouder Jansen uitstekend zelf op zijn stoel kan zitten. Laten wij dat vooral niet overnemen of aan de Minister geven. Er zijn een aantal punten. De norm moet landelijk bekeken worden. Daarnaast moeten de steden er actief bij worden betrokken om de fiets de ruimte te geven, vanuit een nationaal perspectief op de plek van de fiets in ons mobiliteitsbeleid. Als Minister kun je alleen maar faciliteren, door kennis en misschien ook geld beschikbaar te stellen, maar in ieder geval door de discussie aan te zwengelen. Ik weet zeker dat de D66-wethouders in de grote steden die verantwoordelijk zijn voor vervoer, graag samen met de Minister willen kijken naar de knelpunten, om deze op te lossen.

Voorzitter: Jacobi

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Van Veldhoven vroeg aan de initiatiefnemers hoe zij de rol van de markt zien als het gaat om het aanbieden van data. De initiatiefnemers doen hiervoor enkele heel concrete voorstellen. Zij zien hier een grotere rol voor de overheid. Ik ben benieuwd of D66 deze aanbevelingen overneemt. Of zegt D66 dat je het vooral door de markt moet laten gebeuren, als er al zaken door de markt worden opgepakt, en dat de overheid daarin geen rol heeft?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We hebben er wel wat vragen over. We zouden niet willen dat marktpartijen onnodig benadeeld worden. Daarom heb ik die vraag ook aan de Minister gesteld.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Door alle voorgangers is al dank uitgesproken aan de initiatiefnemers, en vooral aan de heer Jansen, als grote roerganger, maar ook aan de drie heren die rechts van mij zitten en die dit tot een goed einde hebben weten te brengen.
Inmiddels zijn wij ruim een jaar verder. Je ziet dat er in een jaar veel dingen kunnen veranderen, zoals bij de apps. Er is een nieuwe app voor hoe je je rondom Amsterdam kunt bewegen. Heel veel ontwikkelingen gaan sneller dan wij vooraf kunnen voorspellen.
Laat helder zijn dat fietsen een onmisbare schakel is in onze mobiliteitsbehoefte. Fietsen en wandelen zijn een laagdrempelige manier om aan vrijetijdsbesteding te doen. Nederland is wereldkampioen fietsen, als je kijkt naar ons gedrag en hoeveel kilometers fietspaden er zijn aangelegd.

Amsterdam schijnt Kopenhagen weer voorbij gestreefd te zijn als fietsstad van de wereld. Dat is goed, want fietsen is gezond, goedkoop en maakt mensen blij, omdat zij van A naar B kunnen komen, bijvoorbeeld om hun kinderen naar de sportvereniging te brengen of om naar hun werk te gaan.
Dat onderschrijven wij dan ook. Denk ook aan het feit dat wij daar, deels door toeristische activiteiten, ons geld mee kunnen verdienen.
84% van de Nederlanders heeft een fiets. De 16% die nog geen fiets heeft, kijkt waarschijnlijk weleens op de bank naar de Amstel Gold Race of de Tour de France. Die activiteiten trekken natuurlijk genoeg publiek. Met het oog daarop mag de gemeente Utrecht zich het komend jaar gelukkig prijzen. Misschien heeft het een met het ander te maken en zit de heer Jansen daarom nu hier. Het is echter wel een bijzondere bijkomstigheid. Dit is dus goed.
De VVD vindt, net als de indieners, dat er oog moet zijn voor een goede infrastructuur. Dit moet ook de kerntaak zijn van de overheid. De vraag is echter op welke manier dat georganiseerd moet worden. In het jaarverslag van het Fietsplatform lezen wij dat de regionale knooppunten, onder regie van de provincies en de gemeentelijke samenwerkingsverbanden, in een aantal jaren sterk zijn uitgebreid. We lezen dat de initiatiefnemers in hun eigen nota constateren dat de kwaliteit van de Nederlandse fiets- en wandelinfrastructuur in veel opzichten uitstekend is. Dat roept bij ons de vraag op voor welk probleem in deze nota een oplossing wordt gezocht. Er staat een aantal goede suggesties in, maar op een sommige punten heeft de VVD toch moeite met de aanbevelingen die worden gedaan. Hoewel zij sympathiek klinken, heeft de VVD daar wel een vraag bij: wat wordt hiermee bewerkstelligd en krijgen we hierdoor meer en beter fietsverkeer en meer wandelplezier in Nederland? Zal dit ook zo worden ervaren door de buitenlanders die Nederland bezoeken? We krijgen sterk de indruk dat de initiatiefnemers met hun aanbevelingen op de stoel van de gemeenten, de NS, de provincies en de marktpartijen gaan zitten. Zoals de woordvoerder van D66 net al zei, worden heel veel zaken verplicht in richtlijnen. Diverse aanbevelingen zien hierop. Hoe verhoudt zich dat tot zaken als maatwerk, de voorgenomen decentralisatie, de Omgevingswet en hetgeen al is ingezet?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een klein puntje van correctie naar aanleiding van de uitspraak die mevrouw Visser mij toedichtte over het verplichten van zaken in richtlijnen. Een richtlijn is nu vaak een toetssteen en geen verplichting. Dat onderscheid moeten we wel blijven hanteren. In een richtlijn wordt een maat gegeven zodat een gemeente weet waar zij rekening mee moet houden bij het inrichten van de ruimtelijke ordening. Een verplichting moet echter echt in de wet worden gezet. Ik pleit er dus voor dat de mogelijkheid om dit als richtlijn te hanteren, wordt onderzocht zodat gemeenten in ieder geval weten waar ze naar moeten kijken.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat is een correctie. Mijn opmerking was echter als volgt bedoeld. Mevrouw Van Veldhoven vroeg in haar bijdrage ruimte voor maatwerk. Zij vroeg de initiatiefnemers ook hoe dat maatwerk zich verhoudt ten opzichte van een aantal van de aanbevelingen die zij hebben gedaan. Volgens mij geeft mevrouw Van Veldhoven zelf invulling aan haar vraag over de rol die gemeenten hebben op het gebied van fietspaden en de richtlijnen die er al tien jaar zijn over de reikwijdte, breedte en dergelijke van fietspaden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan hebben wij elkaar goed begrepen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Zoals ik zojuist al zei, hebben we aandacht voor de aanbevelingen die op een aantal punten sympathiek klinken en die we

ook onderschrijven. We hebben echter ook een aantal zorgpunten, want naar onze mening moeten we niet op de stoel gaan zitten van de partijen die ik zojuist noemde: de gemeenten, de provincies en de marktpartijen. Het is niet voor niets dat het fietsbeleid een aantal jaren geleden is gedecentraliseerd. Ik gaf zojuist al aan dat we ook kunnen constateren dat het gewoon goed gaat. Een aantal partijen dat daarover gaat, geeft dat ook aan. Dat geldt ook voor de initiatiefnemers.
Wij zien ook dat ondanks het feit dat bijvoorbeeld deze fiets- en wandelnota niet is geïmplementeerd, het fietsgebruik is toegenomen. Dat geldt ook voor het aantal toeristische bezoeken aan Nederland. De initiatiefnemers stellen deze twee doelstellingen centraal. De vraag is dus: wat voegt deze nota dan precies toe? De initiatiefnemers hebben ook in de beantwoording van de schriftelijke vragen aangegeven dat ze hier eigenlijk geen antwoord op kunnen formuleren. Dan is de vraag gerechtvaardigd of wij deze aanbevelingen op deze manier moeten overnemen. Wat ons betreft, wordt er dan op een aantal punten geen maatwerk meer geleverd, wordt er meer bestuurlijke drukte gecreëerd en leidt het ook voor diverse partijen tot meer administratieve lasten. Wij maken ons daar zorgen over.
Ik wil een aantal heel concrete vragen stellen. Er wordt een flink aantal punten voorgesteld die verplichtingen voor de NS of andere ov-bedrijven met zich mee brengen. We hebben in de Kamer net de concessie behandeld. De vraag is of er nog aanvullende eisen worden gesteld. De concessie is immers gewoon verleend. Ik roep mijn collega's op om niet steeds op de stoel van de NS te gaan zitten en ook geen groter eisenpakket te formuleren. De NS heeft gewoon één kerntaak: het op tijd laten rijden van schone en veilige treinen. Zij hoeven daarbij niet zozeer allerlei recreatieve en toeristische routes aan te bieden. Wij zien dat een aantal initiatieven wel in die richting gaat. Wij maken ons daar zorgen over, omdat er daarmee geen ruimte wordt gelaten voor de kerntaak.
Ik heb nog een vraag aan de initiatiefnemers. Naar aanleiding van de aanbeveling om voor een betere toegang tot het ov voor buitenlandse toeristen te zorgen, geven zij aan dat voor de dekking de toeristenbelasting zou kunnen worden gebruikt. Dat is een lokale belasting. De indieners geven aan dat alle aanbevelingen kunnen worden gedekt conform hun amendement bij de begroting, dat ook is aangenomen. Dit soort zaken kan echter niet gedekt worden. De vraag is dus ook even, hoe zij dat zien. Hiermee gaan de initiatiefnemers op de stoel van zowel ov-bedrijven als gemeenten zitten. Wat ons betreft, kan dat niet.
Mijn volgende vraag heeft te maken met het voorstel inzake Staatsbosbeheer. Het lijkt erop dat men via de aanbevelingen probeert extra financiering voor Staatsbosbeheer te regelen. Klopt dat? Wat willen de initiatiefnemers dat er nu precies gaat gebeuren? Zijn ze bereid om hiervoor financiële middelen ter beschikking te stellen, en met welke doelstelling gebeurt dat dan? Wij zien geen enkele reden om voor Staatsbosbeheer een uitzonderingspositie te creëren bij het beheer van recreatieve infrastructuur. Iedere beheerder is namelijk zelf verantwoordelijk voor de aanvullende financiering. Er is voor ons geen reden om Staatsbosbeheer daarvan uit te zonderen.
De initiatiefnemers geven aan dat de routes niet goed bekend zijn bij de buitenlandse toerist. Vinden zij dat het Nederlandse Bureau voor Toerisme en Congressen zijn werk niet goed heeft gedaan? De promotie van Nederland in het buitenland is namelijk een van de kerntaken van het NBTC. Als wij constateren dat die routes nog niet goed bekend zijn, dan is het de vraag of het NBTC zijn werk wel goed gedaan heeft. Wat betekent dat dan volgens de initiatiefnemers voor de opdracht die het NBTC heeft dan wel voor de subsidie die het krijgt?
Een ander belangrijk punt heeft te maken met marktpartijen en hun rol daarin. De initiatiefnemers zien een heel belangrijke rol voor de rijksoverheid dan wel andere overheden bij het ter beschikking stellen van

data. Volgens mij hebben wij daar een landelijke spelregel over afgesproken: open data. De vraag is welke rol men aanvullend moet gaan spelen. De heer Van Helvert heeft ook al verwezen naar de brief die wij van een aantal marktpartijen hebben ontvangen. Daarin wordt aangegeven dat zij niet gekend zijn en dat zij zich ook zorgen maken over de mededingingsregeling en andere wetgeving. Zij zijn van mening dat de initiatiefnemers daaroverheen stappen. De vraag aan zowel de initiatiefnemers als aan de Minister is hoe zij dit beoordelen. Is daar inderdaad sprake van? Hoe zien de initiatiefnemers dit?
Vinden zij daadwerkelijk dat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor het opnemen van recreatieve routes in de Michelingids? Vinden de initiatiefnemers dat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor het beschikbaar stellen van allerlei stadswandelingen in diverse steden?
Ik zie vooral veel particulier initiatief. In mijn eigen gemeente, Zaanstad, is er Stichting Monet in Zaandam. Allemaal particulieren bieden stadswandelingen aan. Zij hebben dat zonder subsidiegeld gedaan. Met heel veel enthousiasme weten zij dit soort dingen voor elkaar te krijgen. Wat ons betreft is er dus ook geen extra aanvullende rijksinzet voor nodig.
Ik heb nog een belangrijke vraag. Ik begon er al mee: de initiatiefnemers gaan op sommige punten echt op de stoel van gemeenten en provincies zitten. De kernvraag is: willen de initiatiefnemers de decentralisatie die is ingezet met het fiets- en wandelbeleid, terugdraaien? Dat is misschien wel bijzonder, omdat de heer De Rouwe, zoals wij allen weten, hoopt straks in Friesland aan het roer te mogen gaan zitten. Heeft hij dan geen vertrouwen in zijn eigen overheidslaag? Denkt hij dat die overheidslaag niet in staat is om goede fiets- en wandelpaden aan te leggen? Dat spreekt wel een beetje uit deze nota. Daarin wordt gesuggereerd dat de andere overheidslagen er niet toe in staat zouden zijn. Laten we nou net een grote decentralisatietendens hebben ingezet. We hebben de drie decentralisaties, juist uit het oogpunt dat er op lokaal niveau ruimte moet zijn voor maatwerk. We gaan dat ook doen met de Omgevingswet. Ik ben erg benieuwd hoe de initiatiefnemers deze decentralisaties beoordelen. Wij hebben het idee dat het contrair is, ook omdat initiatiefnemers aangeven dat bijvoorbeeld provincies verplicht zouden moeten worden om in de structuurvisie allerlei zaken op te nemen met betrekking tot fiets- en wandelbeleid en vervolgens – ik citeer even – «boter bij de vis» moeten doen, terwijl het volgens mij een politiek debat is in de provinciale staten dan wel in de gemeenteraden. Dat moeten we ook in die zin zo laten.
Ik kijk even of ik alle punten heb genoemd, want 39 aanbevelingen zijn er nogal wat. Ik heb een belangrijke vraag aan de Minister. Er wordt voorgesteld om ecoducten recreatief in te zetten. We hebben eerder het debat gehad over de ecoducten. Naar aanleiding van het Meerjarenprogramma Ontsnippering hebben we geconstateerd dat de effectiviteit daarvan redelijk beperkt is. We kunnen het niet zeggen. De Minister is er niet echt een warm voorstander van, lezen wij in haar beantwoording. De VVD is vanwege het gebrek aan effectiviteit ook niet zo'n voorstander van die ecoducten. Maar omdat ze er liggen, laten we ze vooral ook gebruiken, en niet alleen door één dier dat er mogelijk één keer per jaar doorheen gaat, maar ook door mensen die erdoorheen kunnen wandelen of fietsen. Op welke manier kunnen we die ecoducten beter inzetten?
Ik heb nog een laatste punt voor de initiatiefnemers. Voor zowel het gratis fietsen meenemen als de landelijke kortingsformules ten behoeve van gezinnen als het gaat om het gebruik van het ov, geldt het volgende. Gratis bestaat niet. Het zal altijd betaald moeten worden. Hoe zien de initiatiefnemers dat? Het zal worden doorbelast, bijvoorbeeld door de NS, aan de andere vervoerders die met de trein reizen. Wat bedoelen initiatiefnemers precies met een landelijke kortingsformule? Vinden de initiatiefnemers daadwerkelijk dat ov-bedrijven verantwoordelijk zijn voor inkomensbeleid? Is dat geen gekke manier? Mensen kiezen immers voor het vervoermiddel dat het beste bij ze past in tijd, geld en gemak. Laten

we dat vooral ook aan het individu overlaten. Laten we niet op de stoel van het individu gaan zitten. Laten we geen inkomensbeleid voeren via de NS'en, Connexxions of Arriva's van deze wereld. Ik hoop dat ik nu geen reclame voor iemand heb gemaakt of dat ik iemand ben vergeten.

Voorzitter: Visser

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik dank de leden voor hun inbreng. Ik schors de vergadering voor de lunchpauze en voor de voorbereiding van de beantwoording door de initiatiefnemers en de Minister.

De vergadering wordt van 11.34 uur tot 13.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: De eindtijd van dit overleg is 15.30 uur. Het is aan ons om ervoor te zorgen dat wij die tijd halen. Ik sta per persoon drie interrupties toe, in tweeën.
Ik geef als eerste van de initiatiefnemers het woord aan de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Het is voor mij heel bijzonder om hier te zitten. Het is voor het eerst dat ik een initiatiefnota verdedig die ik niet zelf heb geschreven. Een die ik wel zelf heb geschreven, moet zich nog aandienen. De leden hebben Paulus Jansen al afdoende genoemd in zijn rol als initiatiefnemer bij het tot stand brengen van deze initiatiefnota, evenals zijn collega's, die gelukkig wel hier naast mij zitten. Het is altijd een mooi moment als zo'n nota dan hier in de Kamer wordt behandeld.
Ik zal even uiteenzetten hoe wij de beantwoording hebben bedacht. Ik zal de inleiding houden en daarbij ingaan op de vraag waarom wij dit initiatief hebben gelanceerd. Ik zal met name ingaan op de verhouding tussen de bestuurlijke niveaus en de verhouding tussen publiek en privaat. Dat zijn twee kwesties waarover veel vragen zijn gesteld.
Vervolgens zal mijn collega De Rouwe het hebben over de kwaliteit van de routes, inclusief de CROW-richtlijnen, de Omgevingswet, de barrièrewerking en de bewegwijzering. Hij zal het ook hebben over de link met het openbaar vervoer. Misschien zal hij het ook nog over paarden, kano's en skeelers hebben. Ik zeg dit even als lekkermakertje voor het publiek.
Collega Hoogland zal het hebben over nationaal en internationaal toerisme, over de relatie met natuurgebieden, boerenlandpaden en de openstelling van landgoederen. Daar zijn veel vragen over gesteld. Tot slot zal hij ingaan op utilitair fietsgebruik en zal hij reageren op de nota van de collega's van D66.
Nederland is een wandel- en fietsland bij uitstek. Dat is natuurlijk duidelijk en daar mogen wij zeker trots op zijn. Een stad als Amsterdam staat nog steeds heel hoog aangeschreven als fietsstad, ook internationaal. Het land als geheel is een typisch fiets- en wandelland. Je zou kunnen zeggen dat de geologische geschiedenis ons welgezind is geweest, zodat niet iedereen bij elke fietsrit een bolletjestrui hoeft aan te trekken om toch plezierig te kunnen fietsen, zonder de maximale inspanning te moeten plegen.
Als initiatiefnemers van deze nota willen wij een forse impuls geven aan wandelen en fietsen als belangrijke vormen van mobiliteit, door de nationale regiefunctie te versterken. Ik zeg met nadruk «versterken», omdat een en ander niet in de plaats komt van de provinciale en gemeentelijke verantwoordelijkheden. Wij zijn echter van mening dat er op het nationale niveau nu enigszins sprake is van een tekort aan regie. Wij willen die nationale regiefunctie dus versterken, waarvan de fietser en wandelaar zelf, maar ook lagere overheden en private partijen die actief zijn op het gebied van recreatie, de vruchten kunnen plukken.
Fietsen en wandelen heeft vele voordelen. Ik zal ze groeperen in vijf, voor het overzicht. Als eerste noem ik de kwaliteit van leven. Er is door

sommige leden op gewezen. Mevrouw Jacobi en de heer Bashir hebben het genoemd. Je kunt zeggen: het is gewoon leuk. Dan kun je denken: moet je in de politiek nu dingen bespreken die «gewoon leuk» zijn? Welnu, dat is ook weleens leuk, om het gewoon over onderwerpen te hebben waar veel mensen plezier aan beleven. Het gaat dan misschien niet eens zozeer om het plezier in de trant van «goh, wat heb ik lekker gefietst of gewandeld», maar het is toch een wezenlijk onderdeel van de kwaliteit van leven, van hoe je je dagen, weken en jaren doorbrengt. Het schept niet alleen genoegen, maar draagt significant bij aan de waarde van het bestaan. Het kan een stadswandeling in Utrecht zijn – nu natuurlijk helemaal – maar ook een fietstocht langs de IJssel, langs prachtige steden als Deventer, Doesburg, Zutphen en Kampen. Of een heel lange wandeling langs het Pieterpad. Door de heer Bashir werd zelfs gesuggereerd dat de Minister zich eens zou wagen aan een wandeling naar Litouwen. Ik weet niet of zij dat van plan is en dan terugkomt als Minister van lange wandelpaden.
Een tweede voordeel betreft het aspect van de vrijwilligers. Wij zitten in een situatie waarin wij moeten nadenken over de toekomstige werkgelegenheid in dit land. Het werk van vrijwilligers wordt altijd erg onderschat. Het maakt ook geen onderdeel uit van het bruto nationaal product. Bij uitstek bij fietsen en wandelen is de noodzaak van de inzet van vrijwilligers essentieel. Wandelnet loopt bijvoorbeeld 1 op 100: een Wandelnet-medewerker is aangewezen op 100 vrijwilligers voor de uitleg van paden, de markering, het onderhoud en het toezicht op de continuïteit van de infrastructuur.
Het derde punt gaat om de economie. Met name in krimpregio's of bijna krimpregio's – toevallig zijn dat gebieden met erg veel landschappelijke schoonheid – is dat belangrijk. Ik wil andere gebieden niet tekortdoen, maar ik noem hier Drenthe, de Achterhoek, Zeeuws-Vlaanderen of heel Zeeland. In die gebieden denk je vaak: wat is dit toch een mooi land. Die economische waarde is aanzienlijk. De omzet van de Nederlandse gastvrijheidssector is circa 30 miljard euro, een belangrijke bijdrage aan de nationale economie. Per saldo hebben wij een zogenaamd negatieve toeristische betalingsbalans: Nederlanders spenderen meer aan recreatie in het buitenland dan buitenlanders in Nederland. Dat vinden wij een extra argument om vanuit dat nationale niveau fietsen en wandelen nog sterker te profileren als iets waarvoor je naar Nederland zou moeten komen.
Het vierde punt is dat van natuur en milieu. Elke fietsvakantie, elke dagwandeling die gemaakt wordt in plaats van een uitstapje met de auto is uiteraard winst voor natuur en milieu en gunstig voor de kwaliteit van de lucht die wij inademen. Dat wordt becijferd, maar dat zal ik hier niet doen. Het is de moeite waard, zeker ook in het stedelijke gebied.
Als vijfde punt noem ik de gezondheid. Fietsen en wandelen bieden grote voordelen voor de volksgezondheid. Verscheidene collega's hebben daar ook op gewezen. Het gaat om het fysieke welbevinden. Het speelt een rol in het tegengaan van hart- en vaatziekten, diabetes en artritis. Daarnaast heeft het een psychologische functie. Door te fietsen en te wandelen maak je endorfines aan, wat een relaxter, aangenamer gevoel geeft. Een groot deel van je productiviteit en de manier waarop je in het leven staat, wordt bepaald door hoe je mentaal in het leven staat. Wat dat betreft had Minister Schippers ook bij dit overleg kunnen zitten om te zeggen dat dit onderdeel kan zijn van het Nationaal Programma Preventie. Het gezondheidseffect is ook wetenschappelijk aangetoond. Allerlei publicaties wijzen erop dat het echt heel erg goed is om te wandelen en te fietsen.
Er liggen heel veel kansen om met relatief weinig inspanning en relatief weinig geld veel vooruitgang te boeken. Daarom is een premisse van deze initiatiefnota dat er een sterk vermenigvuldigend effect of multipliereffect aan vastzit. Met relatief weinig middelen kan er een forse slag geslagen worden in het nog veel sterker neerzetten van fietsen en wandelen in de

recreatieve mobiliteit. CDA, PvdA en SP hebben elkaar gevonden in de wens om die verbeterkansen te pakken. Daar is deze nota uit voortgekomen. Er zitten concrete, praktische verbeterpunten in voor de wandelaars en de fietsers.
Routeorganisaties als Wandelnet en Fietsplatform stippelen langeafstandsroutes door Nederland uit. Dat zijn fantastische routes; de heer Bashir refereerde al aan het Pieterpad. Wij zijn blij dat via een amendement eind vorig jaar geregeld is wat wij graag zouden zien bij het uitbreiden en behouden van deze routes. De financiering van Wandelnet en Fietsplatform, de nationale routestichtingen, staat daarbij centraal. Zij kunnen de rol die hun is toebedeeld, weer adequaat vervullen. Wij gaan ervan uit dat deze financiering meerjarig is en wij zullen er alert op zijn dat ook de provincies hun deel bijdragen.
Waarom moet het centraal? Deze goede vraag is door CDA, VVD en D66 gesteld. De taak van het creëren en in stand houden van langeafstandsroutes door Wandelnet en Fietsplatform heeft een belangrijke landelijke component. Qua schaalniveau heb je dan sowieso al op nationaal niveau een fatsoenlijke organisatie nodig.
Provinciale routes moeten immers op elkaar aansluiten. Routes moeten ook aansluiten op het Europese netwerk van langeafstandspaden. Die paden lopen door heel Europa; ze lopen echt niet alleen naar Santiago de Compostella.
Nationaal fiets- en wandelbeleid is in de ogen van het College van Rijksadviseurs ook nodig en als zodanig is het ook verwoord in Nederland Fietsland. Dat college is zo samengeteld dat het een behoorlijk beeld heeft van wat je op nationaal niveau zou dienen te regelen. Als de nota wordt omarmd, betekent dat ook dat we met nationale organisaties als de NS, ProRail, Rijkswaterstaat en de Unie van Waterschappen zullen moeten werken om zaken voor elkaar te krijgen. Daarvoor zal in eerste instantie het nationale niveau het relevante gremium zijn.
Ik heb de negatieve toeristische betalingsbalans al genoemd. Dat is toch ook iets wat op nationaal niveau aandacht behoeft. Er is verder volgens ons een waakhond nodig die oog houdt op de positie van «fiets en wandel» in het hele mobiliteitsgeheel. Samengevat komt het erop neer dat er een keer per jaar in het Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport aandacht aan wordt besteed. Frankrijk heeft een Monsieur Vélo. Ik zou niet meteen weten of wij ook iets dergelijks zouden moeten hebben, maar wie weet. De Deltacommissaris speelt bijvoorbeeld voor het Deltaprogramma ook een buitengewoon nuttige rol. Ik wil dat niet meteen een-op-een naar onze initiatiefnota vertalen, maar het is daar buitengewoon zinnig.
Ik heb het MIRT al genoemd, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Daarin zijn fietsen en wandelen niet echt zichtbaar. Wij zouden er toch echt voor willen pleiten dat het daar een keer per jaar op een goede manier in komt te zitten; dan is het voldoende in beeld.
Is er wel voldoende gepraat met de provincies? Er gaat aanzienlijk wat tijd zitten in het maken van zo'n initiatiefnota voor mensen die ook allemaal ander Kamerwerk moeten doen. De realiteit is wel dat er met meerdere provincies aan tafel is gezeten en dat andere provincies schriftelijke inbreng hebben geleverd.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik attendeerde in eerste termijn op het overleg met de provincies. Ik begrijp dat er schriftelijk overleg is geweest. Ik heb ook begrip voor de tijdsdruk, waarop de heer Smaling terecht doelt. Aan de andere kant gaat het wel om de verdeling van de uitvoeringstaken. Kan de heer Smaling kort inzicht geven in wat de provincies hebben aangegeven over de verdeling van die taken? Of hebben provincies vooral over andere onderwerpen schriftelijke inbreng geleverd?

De heer **Smaling** (SP): Ik ben bang dat de heer Van Helvert mij meteen al overvraagt. Wat er precies per provincie is gewisseld, weet ik niet. Ik kan alleen maar vaststellen dat er met een meerderheid van de provincies is gepraat over nut en noodzaak van wat er in de initiatiefnota naar voren is gebracht. Over het algemeen was er sprake van begrip en instemming.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik hoef het niet tot in detail per provincie te weten, maar misschien kan de heer Smaling in tweede termijn wel kort aangeven wat de algemene mening van de provincies was. Is er een gemene deler uit te halen? Misschien kan de heer Smaling daar in tweede instantie even op terugkomen?

De heer **Smaling** (SP): Dat zal ik met plezier doen.
Voorzitter. De rol van marktpartijen is natuurlijk belangrijk. Er is door marktpartijen ook met valide punten gereageerd op de initiatiefnota. Ik wil daar het volgende over zeggen.
Er is gerefereerd aan de Wet Markt en Overheid. Die bevat vier gedragsregels: 1. Kostendoorberekening: overheden moeten in ieder geval alle integrale kosten van een economische activiteit doorberekenen in de verkoopprijs. 2. Het bevoordelingsverbod: overheden mogen hun eigen overheidsbedrijven niet bevoordelen. 3. Gegevensgebruik: overheden mogen gegevens waarover ze beschikken, niet hergebruiken voor andere activiteiten. 4. Functiescheiding: heeft een overheid bij bepaalde economische activiteiten een bestuurlijke rol en voert zij die economische activiteiten ook zelf uit?
Als je die vier gedragsregels even tegen het licht houdt, dan moet je vaststellen, zo menen wij als indieners, dat wat wij voorstellen niet in strijd is met wat het Besluit markt en overheid oplegt.
Een ander punt dat ik wil maken, is dat sprake is van een onrendabele top van zaken die marktpartijen niet oppakken. Het is natuurlijk altijd interessant om daarover een discussie te voeren; wij zijn niet van mening dat het precies zo zit als bijvoorbeeld in de wet is opgeschreven. Een voorbeeld van dergelijke zaken is het uitleggen en markeren van de routes en het in het oog houden van de continuïteit van de routes, wat ik al eerder noemde. Dat moet ergens publiek belegd zijn. Ons idee is dat als zaken die niet gauw door een marktpartij worden opgepakt publiek worden geregeld, de marktpartij die daarachter zit daar meer baat bij heeft dan als het helemaal niet wordt geregeld. Met andere woorden: als publieke organisaties, routestichtingen als Wandelnet en Fietsnet, de verantwoordelijkheden die ze krijgen toebedeeld met de initiatiefnota goed uitvoeren, dan is het voor private partijen daarachter extra aantrekkelijk om te doen waar zij goed in zijn. De routestichtingen die ik noem, hebben een open-databeleid. Als er problemen zijn met bepaalde provincies die zeggen dat de data van hen zijn, dan is dit misschien het moment om dat aan de orde te stellen en na behandeling van deze nota daarover te praten met die provincies, en wat ons betreft daar ook doorheen te breken.
Dat is de veronderstelling die ten grondslag ligt aan onze notitie dat marktpartijen eerder beter dan slechter hiervan worden. Hierbij wilde ik het even laten.

Voorzitter: Jacobi

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik probeer te begrijpen wat de heer Smaling nu zegt in het kader van de beantwoording, met name op het punt van de rol van de markt. In de schriftelijke vragen is gevraagd: wie is nu verantwoordelijk voor de bewegwijzering en het beheer en onderhoud? De initiatiefnemers antwoordden daarop dat dat ligt bij de lagere overheden. Volgens mij is dat ook terecht. Vervolgens is gevraagd waarom er extra geld nodig is voor het wandel- en fietsplatform, voor Wandelnet. Het antwoord

daarop was dat dit geen tijd en geld meer heeft voor kennis en innovatie. De vraag is wat men dan tot op heden heeft gedaan; wordt die taak niet goed vervuld? Innovatie is bovendien toch per definitie iets wat gewoon bij de markt kan liggen om nieuwe activiteiten op te pakken en daaraan een invulling te geven? De heer Smaling spreekt in dit verband ook over een «onrendabele top». Ik kan gewoon niet zo goed volgen wat de initiatiefnemers daadwerkelijk de taak vinden van de overheid en voor welke laag van de overheid die taak dan moet zijn, wat de taak is van degenen die subsidies krijgen, in dit specifieke geval Wandelnet en het fietsplatform, en wat de taak moet zijn van de markt. Voor termen als «publiek belegd» en «onrendabele top» is naar mijn mening geen heldere definitie.

De heer **Smaling** (SP): Als je fietsen en wandelen heel duidelijk neerzet als heel belangrijke doelen in het mobiliteitsbeleid van dit land en als je dat vertaalt naar een consistent routenetwerk voor beide manieren van voortbewegen in de recreatieve sfeer, dan moet je een open-databeleid hanteren, waarbij gebruik te maken is van basisregistraties die er natuurlijk ook al zijn. Daarmee worden alle voorwaarden geschapen in het publieke domein om de particuliere sector van te laten profiteren. Die kunnen allerlei specifieke zaken in de markt zetten. Al dat voorwerk dat voor de particuliere sector niet onmiddellijk rendeert, is dan gedaan met ons aller geld. Dat lijkt ons de juiste volgorde van bestedingen. Het leidt volgens ons ook tot de meest optimale en zelfs maximale benutting van een adequaat fiets- en wandelroutenetwerk.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het verhaal rond die onrendabele top doet mij heel erg denken aan woningcorporaties. Ik krijg geen helder antwoord van de heer Smaling. Misschien kan dat in de tweede termijn worden gegeven. Laat ik de vraag anders stellen. Er is wetgeving voor overheid en open data. Dat is geregeld. De overheid dient gewoon haar data openbaar te maken.
Op welk punt willen de initiatiefnemers de wetgeving dan wel de regelgeving aanpassen om hier invulling aan te geven of gebeurt dat volgens hen onvoldoende? Wat ze in hun beantwoording aangeven, is immers al geregeld in de wet openbaarheid van de data. Wat mist nu nog? Wat willen de initiatiefnemers geregeld hebben? Waarom moet daarvoor extra subsidie verleend worden aan twee organisaties? Het is immers de verantwoordelijkheid van de overheid om haar eigen data ter beschikking te stellen.

De heer **Smaling** (SP): Zonder die subsidies zijn de twee routestichtingen die hier verantwoordelijk voor zijn, niet adequaat in staat om de basiskwaliteit van het wandel- en fietsnetwerk te waarborgen. Voor private partijen is dat het uitgangspunt. Als private partijen aan klanten een product willen aanbieden, of dat nou Nederlandse of buitenlandse klanten zijn, dan moet daar een adequaat basisniveau onder liggen. De situatie van de routestichtingen voor deze nota is zodanig dat dat niet gegarandeerd kan worden. Dan schiet je je als private partij ook in de voet, want je bent zelf niet in staat om steeds na te gaan of de randvoorwaarden in orde zijn. Er is geen sprake van concurrentie tussen publiek en privaat geld voor een bepaald doel, maar van het mobiliseren van het publieke geld aan de voorkant, waarna het private geld het maximale rendement kan hebben. Daar zal iedere ondernemer uiteindelijk blij mee zijn.

Voorzitter: Visser

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een vraag op hetzelfde punt, want volgens mij lopen er twee zaken door elkaar heen. De heer Smaling zegt dat het aanleggen van de routes, de bewegwijzering en het in de gaten

houden van de kwaliteit van de routes iets is waar een private partij bijna niet uit kan. Hij zei ook dat de ratio van vrijwilligers die nodig zijn om een en ander in goede conditie te houden 1 tot 100 is. Ik kan mij de twijfel voorstellen over de vraag of een commerciële partij dat voor elkaar kan krijgen. Aan de andere kant gaat het over het verkopen van de dienst «goed gebruik van de data over de routes». Daarbij speelt een ander verhaal; vandaar mijn vraag over de website. Uit de nota begreep ik dat er een publieke portal moet komen waar alle informatie op staat. Ik kan mij voorstellen dat er marktpartijen zijn die zeggen: ik wil dat die data echt openbaar zijn; ik wil ook een portal kunnen aanbieden met dit soort informatie. Die portal mag dan niet in een oneerlijke concurrentiestrijd terechtkomen met de portal die volledig publiekelijk gefinancierd is. De heer Smaling stelt een publieke portal voor. Hoe ziet hij de relatie tussen markt en overheid op het niveau van het gebruik van de data over de netwerken?

De heer **Smaling** (SP): Als mevrouw Van Veldhoven het goed vindt, kom ik daar in tweede termijn op terug, omdat die portalkwestie wat moeilijk ligt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat ben ik met de heer Smaling eens.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Ik wil alle sprekers bedanken, die ons bedolven hebben onder complimenten. Ook een aantal mensen op de publieke tribune hebben complimenten gekregen. Dat wil ik graag nagezegd hebben. Achter die mensen zitten weer allerlei organisaties. Ook wij hebben medewerkers, die heel veel werk gedaan hebben. Langs deze weg spreek ik een heel groot woord van dank daarvoor uit. Er zijn een aantal concrete vragen aan mij gesteld. Ik ga die op volgorde beantwoorden. Soms zal ik meerdere woordvoerders in hetzelfde blokje meenemen.
Ik begin met mevrouw Jacobi. Zij is een inspiratiebron voor ons geweest bij het onderwerp toegankelijkheid en doorsnijdingen. Dat was het centrale punt in haar inbreng. Iedereen die betrokken is bij dit onderwerp in de Kamer en daarbuiten, is duidelijk geworden dat de naam en de aanwezigheid van mevrouw Jacobi vaker opvallen in dit dossier. Voor dat onderwerp heeft zij vaak aandacht gevraagd. Zij onderschrijft wat wij daarover geschreven hebben, waarvoor dank. Als deze expert dat al onderschrijft, dan weet ik dat wij goed zitten.
Mevrouw Jacobi heeft het principe daarvan duidelijk verwoord: verbind het met elkaar, van heel groot, van landelijke structuren, tot heel klein, de ommetjes in de dorpen, wijken en steden. Wij bewandelen hetzelfde pad. Ik zag geen doorsnijdingen tussen haar verhaal en ons verhaal. Dat is heel goed.
De heer Bashir heeft ons een aantal vragen gesteld. Hij vroeg ons of wij het standpunt delen dat de veroorzaker betaalt, als het gaat om nieuwe infrawerken en het aanleggen van nieuwe infrastructuur. We zien nu vaak, zeker naar ons gevoel, dat de fietser of de wandelaar er achteraan bungelt. De heer Bashir zei in dat kader eigenlijk: de doorsnijder betaalt. Hij vroeg of de initiatiefnemers die uitspraak delen. Die delen wij van harte. Wij hebben in de nota ook opgeschreven dat op het moment dat een overheid toe is aan een herziening van een tracé of van een locatie, die overheid, scherper dan nu, twee dingen moet doen. De centrale overheid en wat ons betreft ook de decentrale overheid, moeten in een heel vroeg stadium fietsers en wandelaars bijeen roepen om te bespreken wat er gaat gebeuren en wat er mogelijk voor plannen zijn. Dat gebeurt nu vaak achteraf of tijdens het proces. Dat heeft twee effecten. Ten eerste levert dat best veel frustratie en teleurstelling op: wat gebeurt er nu, we zijn niet meegenomen. Ten tweede moeten er dan vaak dure oplossingen komen, omdat er opeens toch nog iets gedaan moet worden.

Onze stelling is dat als je mensen vroegtijdig meeneemt, je draagvlak creëert en je ervoor zorgt dat kennis van vrijwilligers en van gebruikers ook echt benut wordt. Je zorgt er dan verder voor dat in de bekostiging een reductie plaatsvindt. Als je vooraf de opgave bekijkt en daarmee gaat werken aan een oplossing, is dat namelijk vaak veel voordeliger dan dat je achteraf probeert nog iets goed te maken, omdat dan al heel veel in kannen en kruiken is.
Ik kom nu bij de CROW-richtlijnen. Ik heb het moeten opzoeken, maar CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Ik heb mij voorgenomen om afkortingen af en toe toe te lichten, want sommige mensen vragen zich terecht af wat een afkorting precies betekent. Dit zijn eigenlijk onze experts, die ons van advies voorzien over hoe je de ruimte moet inrichten. Wat ons betreft moet de overheid, als daar al van afgeweken wordt, nadrukkelijker aangeven waarom er wordt afgeweken. In die richtlijnen zitten namelijk heel goede fundamenten voor hoe je omgaat met overpad, doorkruisingen en doorsnijdingen. Wij vinden dat stelliger dan nu duidelijk gemaakt moet worden dat die richtlijnen opgevolgd moeten worden en dat, als dat niet gebeurt, duidelijk gemotiveerd moet worden waarom niet. Het hangt er nu vaak wat achteraan en wij willen dat graag meer vooraan zetten.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De heer Rouwe komt een heel eind in de richting van mijn voorstel. Dat ging er juist om dat het CROW het uitgangspunt moet zijn en dat, als je ervan afwijkt, de zaak via de tracébesluiten hier in de Kamer moet worden toegelicht, zodat wij toch een vinger aan de pols kunnen houden. Steunen de initiatiefnemers dat?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik weet niet of ik dat toe kan zeggen, maar wij zijn het daarover eens. Een tracébesluit is iets wat ons aangaat. Als daarvan afgeweken wordt, dan moet dat gemarkeerd worden in het besluit dat naar de Kamer gaat. Stop dat niet weg – bewust of onbewust – maar geef duidelijk aan wat de argumentatie daarvoor is. Ons gevoel is dat dat in het verleden vaak een laatste puntje was, waar door iedereen overheen werd gekeken. Geef dat meer aandacht en voel je als overheid ook verplicht om, als je daarvan afwijkt, dat goed te onderbouwen. Dat is dus een omgekeerde bewijslast.
De heer Bashir en mevrouw Visser hebben ook vragen gesteld over het CROW. Dit is echter het terugkerende punt: hoe ga je ermee om en wat doe je ermee. Er zijn ook vragen gesteld aan de Minister. Ik reken erop dat zij daarop in zal gaan.
Een onderwerp dat ook veel aandacht heeft gekregen betreft het ov en de fiets. Wij hebben het voorstel gedaan om de fietsen buiten de spits gratis mee te mogen nemen in stoptreinen. Dat zijn namelijk de momenten dat de trein vaak heel leeg en onderbenut is. Daar laten we dus letterlijk en figuurlijk capaciteit liggen. Ik heb reacties gehoord dat het juist heel druk kan zijn in de trein, maar dat is in de spits. Daarom focust ons voorstel zich op de rustige momenten, zodat we dan meer uit de trein kunnen halen.
Mevrouw Visser heeft een aantal terechte opmerkingen gemaakt over de kerntaken en de kosten. Zij gaf aan dat de NS – in dit geval, want die noemde zij bij naam; het kan echter ook om andere ov-bedrijven gaan – zich moet houden aan de kerntaken: de treinen moeten veilig en schoon zijn en moeten tijdig rijden. Daar ben ik het mee eens. Ik bedoel het niet flauw, maar ik meen serieus dat de kerntaak van de NS of van andere ov-bedrijven het vervoeren van mensen is. Dit zijn de randvoorwaarden daarvoor. Ik wil het dus in die verhouding zien.
Juist omdat de kerntaak wat ons betreft het vervoeren van mensen is, vinden wij het van belang om ook te kijken naar nieuwe doelgroepen of naar niet benutte capaciteit. Daar gaat onze opmerking ook over. Wij zien

daar goede voorbeelden van. De heer Bashir gaf zelf al het voorbeeld van Kopenhagen, dat zeer vooruitstrevend is op het gebied van ov en fiets. Ook de MerwedeLingelijn werd genoemd. Dat is een zeer mooie, gedecentraliseerde lijn waarop de fiets dag en nacht gratis mag worden meegenomen, dus ook in de spits. Dat is niet ons voorstel; dat is iets wat al kan, wat al gebeurt en wat ook heel positief is. Dit trekt ook mensen naar het spoor. Dat zou ons allen moeten aanspreken.
Ik memoreer ook dat de NS best wel waardering en complimenten verdient, want de NS ziet ook zelf steeds meer dat het voor- en natransport o zo belangrijk is. Uit mijn hoofd zeg ik dat 50% van het aantal mensen die naar het station komen of gaan, gewoon met de fiets komt. De NS zet zelf ook in op «van deur tot deur». Wij zijn echt van mening dat het meenemen van een fiets in de trein hoort bij de agenda van de NS en dat de NS dit zelf ook zo ziet. Daar zijn goede voorbeelden van, bijvoorbeeld de NS-wandeltochten in samenspraak met de Stichting Wandelnet. Mij is ook geworden dat de NS gaat kijken naar ov-wandeltochten. Er is een subtiel verschil tussen een NS-wandeltocht en een ov-wandeltocht. Daar spreekt volgens mij uit dat de NS de vleugels breder uitslaat en met meerdere partijen – misschien ook met meerdere concurrenten – of overheden aan tafel gaat om te bespreken hoe dit kan worden verbreed en verbeterd. Dat juichen wij van harte toe.
Wat de kosten betreft: onze stelling is dat je juist buiten de spits om hiermee een extra aantrekkelijk product creëert, ook voor de Arriva's, de NS'en en andere partijen in deze wereld. Dat hoeft dus niets te kosten. Wij zien trouwens dat de NS bezig is met de aanschaf van nieuw materieel, waarbij de fiets nadrukkelijk meegenomen kan worden. Onze stelling is dat je niet in één keer van beneden naar de zolder kan gaan. Dat snap ik en zo heb ik ook de opmerking van mevrouw Jacobi gehoord. Maar werk daar wel naartoe. Mevrouw Mansveld heeft met instemming van de Kamer de concessie voor tien jaar verleend. Onze stelling is dat ons denken daarmee niet stilstaat. Dit betekent dus niet dat wij hier de komende tien jaar niet naar moeten kijken. Sterker nog: mevrouw Mansveld heeft de Kamer toegezegd eens in de drie jaar – dat is meer en beter dan in het verleden – met ons van gedachten te wisselen over nieuwe prestatie-indicatoren of het toevoegen van verbeterprogramma's. Dat vind ik een heel goede manier om, ook als Kamer, om de zoveel tijd weer even te bekijken wat wij van belang vinden. Wat ons betreft, komt de fiets dus gewoon terug in de discussies die we met elkaar hebben. Wij roepen de Staatssecretaris, alle betrokkenen en ook andere ov-bedrijven ertoe op om die positieve voorbeelden op te pakken.
Mijn collega-indiener heeft het publiek een lekkermakertje beloofd naar aanleiding van de terechte vraag van de heer Bashir aan iemand die ook kandidaat-lijsttrekker en -gedeputeerde is in een heel mooie provincie. Die vraag ging met name over het skeeleren. Het mooie is dat ik, als lekkermakertje, u allen kan melden dat u zich daar nog voor kunt inschrijven, want op 29 augustus «giet it oan» en «sil it heve». Mevrouw Jacobi en ik weten wat dat betekent en de andere aanwezigen inmiddels ook, want die termen horen we in heel Nederland. Op 29 augustus zal om 06.00 uur in Bantega, wat de weersomstandigheden dan ook zijn, de skeelertocht van start gaan. Noteert u dat! Mevrouw Jacobi zegt dat dat de zoveelste is, want op 25 mei is er de Fietselfstedentocht. Daar kunt u niet meer voor inschrijven, want die kaarten zijn op; dat kan misschien alleen nog via de zwarte markt. Ik wil ook de Wandelelfstedentocht van 12 mei tot en met 16 mei noemen. Die begint om 07.00 uur in Leeuwarden. Tot slot ...

De **voorzitter**: Genoeg reclame!

De heer **De Rouwe** (CDA): Genoeg reclame, maar Friesland, u en ik wachten nog op één andere Elfstedentocht. Daarover zijn wij in overleg met de natuur, het KNMI en Piet Paulusma, maar die Elfstedentocht laat

zich nog niet voorspellen. Dat waren de laatste mededelingen over Elfstedentochten.

Voorzitter: Jacobi

De **voorzitter**: Mevrouw Visser vindt hier iets van, geloof ik.

Mevrouw **Visser** (VVD): Niet van het promotiepraatje voor Friesland. Misschien kan de heer Hoogland zo meteen een promotiepraatje voor Rotterdam houden. We hebben dan in ieder geval meerdere provincies aan de orde gehad met Zuid-Holland er ook nog eens bij. De heer De Rouwe geeft terecht aan dat de kerntaak van de NS en andere vervoersbedrijven – laten we het inderdaad wat breder trekken – het vervoeren van mensen is, dus niet per se het vervoeren van fietsen. Ik heb er moeite mee dat de heer De Rouwe, mede namens zijn collega's, erg op de stoel gaat zitten van een vervoersbedrijf door te zeggen dat er nieuwe doelgroepen moeten worden aangetrokken en dat de lege ruimte die mogelijk ontstaat, ingevuld moet worden. Vindt de heer De Rouwe niet gewoon dat het een taak van het vervoersbedrijf zelf is om zo efficiënt en goed mogelijk mensen te vervoeren en daar zelf producten voor te ontwikkelen? Vindt hij niet dat wij als overheid – ongeacht of het de lagere overheden zijn of wijzelf wat betreft de concessie van de NS – gewoon op een aantal hoofdlijnen moeten gaan sturen? Als we op detailniveau sturen richting dit soort vervoersbedrijven, dan maken we hun taak onmogelijk. Die taak is gewoon mensen goed vervoeren tegen een redelijke prijs. Ik zou graag een toelichting daarop willen hebben, want ik vroeg naar het inkomensbeleid door vervoersbedrijven. Kan de heer De Rouwe nog een invulling geven aan de vraag daarover of wordt dat door de heer Hoogland gedaan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat wij op dit punt van mening verschillen met mevrouw Visser. Als mevrouw Visser zegt dat de politiek, de Kamer of de initiatiefnemers zich niet bezig moeten houden met de efficiency omdat dit aan het bedrijf zelf is, zeg ik volmondig ja. Daar ben ik het echt helemaal mee eens. Het is dus prima om niet op die stoel te gaan zitten. We doen dat ook niet. De Kamer doet dat overigens weleens, maar dat gebeurt in een andere orde; laten we dat debat daar hebben. Wij vinden wel dat wij als initiatiefnemers op de stoel kunnen gaan zitten van de concessieverlener, in dit geval de Staat, die de hoofdrailnetconcessie verleent. Wij vinden echt dat we daar een opvatting over kunnen hebben. Die hebben we dus ook. Onze opvatting is dat we het recreatief gebruik van fietsen nog meer moeten stimuleren. Daarin zien we echt nog een opgave. We vinden het gelegitimeerd omdat de rijksoverheid de concessie verleent voor het hoofdrailnet. Daar hebben wij als overheid rechtstreeks een taak en bevoegdheid in. Voor provincies en gemeenten geldt dat in dit geval minder, maar provincies hebben die wel. Daar laten we ons niet over uit. We kunnen wel opvattingen hebben over het hoofdrailnet en onze taak daarin is om de concessie te verlenen en te controleren. Mevrouw Mansveld heeft de toezegging gedaan om zelf als hoofdconcessieverlener eens in de drie jaar met ons van gedachten te wisselen of er nog ruimte is voor andere programma's, voor verbeterprogramma's, voor nieuwe prestatie-indicatoren. Dat is iets waar wij allen, ook de VVD, mee hebben ingestemd. De komende jaren komen er een aantal momenten waarop we inhoudelijk spreken over de vraag wat in dit geval de NS voor werkzaamheden doet. Laten we elkaar erop aanspreken dat we dit niet op detailniveau moeten doen. Dat spreekt mij persoonlijk zeer aan, maar in hoofdlijnen is onze stelling dat – laat ik de titel van ons rapport gebruiken – het fietsgebruik echt wel een stapje vooruit kan. Het is allemaal niet

slecht – het is ook een positieve titel – maar wij vinden dat we dat moeten blijven agenderen. Dat vinden wij geen detail. We moeten dat ook blijven doen.
Op de inkomenspolitieke opmerking van mevrouw Visser kom ik graag terug in tweede termijn.

De **voorzitter**: Mevrouw Visser is weer voorzitter.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil nog een vervolgvraag stellen, voorzitter.

De **voorzitter**: O, dat is lastig. Vooruit dan maar.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik dank de heer De Rouwe voor de beantwoording. Inderdaad gaan wij hier in de Kamer over de concessieverlening. Hij maakt terecht het punt dat wij de komende periode gaan evalueren hoe de voortgang is. We hebben de concessie echter net verleend. Een aantal van de zaken die de initiatiefnemers voorstellen, zijn daarin niet opgenomen, in ieder geval niet in de concessie zoals die nu is vastgesteld. Als de initiatiefnemers zeggen dat zij dit soort zaken er toch bij willen hebben, krijg ik een beetje het gevoel dat we, net zoals bij de kwestie van de toiletten in de nieuwe treinen van de NS, achteraf als Kamer allerlei eisen gaan stellen die leiden tot meer kosten. U en ik als belastingbetaler betalen dat uiteindelijk. Het gaat er volgens mij om dat een bedrijf zelf een afweging moet maken binnen de doelstellingen op welke wijze men daar invulling aan wil geven. De initiatiefnemers leggen niet alleen de doelstelling vast, maar ook de wijze waarop die ingevuld kan worden. Dat leidt tot inefficiëntie. De vraag is dan wie uiteindelijk de rekening gaat betalen. Voordat we dit soort dingen gaan vastleggen, verzoek ik de indieners om eerst de consequenties van dit soort verzoeken – wat betekenen die en wat betekenen die voor de prijs van een treinkaartje – inzichtelijk te maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Echt even op het scherpst van de snede: ik hoor mevrouw Visser zeggen dat het goed is dat wij die concessie, of de voortgang, in de nabije toekomst gaan evalueren. Maar dat is niet de afspraak met Staatssecretaris Mansveld. Zij heeft nadrukkelijk, ook namens de VVD, gezegd: ik vind dat je in een concessie momenten moet kunnen hebben om te kijken naar herijking van programma's of naar nieuwe verbeterpunten. Nu wordt de suggestie gewekt dat we het besproken hebben. Daarmee ben ik het eens: we hebben het voor tien jaar vastgelegd. Maar we hebben niet vastgelegd dat er in die tien jaar niets kan veranderen. En inderdaad, wij hebben de wens om het onderwerp van de fiets nadrukkelijker neer te leggen. We agenderen het dus alvast en zijn er op verschillende momenten al op teruggekomen. We kijken uit naar het moment over drie jaar. Het gaat dan niet alleen om een evaluatie – ik snap dat die er ook bij zal horen – maar ook om een herijking van prioriteiten. Wij doen een oproep aan ov-bedrijven in den brede, maar ook aan de overheid, om de fiets meer mee te nemen. Het kan best zijn dat we over drie jaar zeggen: dit is wat zich heeft voorgedaan en dat vinden we al dan niet voldoende. Ik hoop overigens van harte dat het voldoende is. Terecht zegt mevrouw Visser: dan wil ik ook weten wat voor kosten daarbij horen. Onze stelling op voorhand is: kijk naar initiatieven als de MerwedeLingelijn. Daarbij heeft een concurrent – de MerwedeLingelijn is niet van de NS – gezegd: ik neem hem gewoon mee. Had dit effect op het prijskaartje? Nee. Het tegendeel was waar; het leidde tot extra reizigers. Ik snap de opmerking; wij willen het ook zien en we roepen niet op om het nu direct te doen. Maar we agenderen het wel, en geven wel aan: dit is wat ons betreft de stip die we aan de horizon zetten. De komende tien jaar komen we er, denk ik, minimaal drie keer op terug. Dat hoeft niet bij elk debatje, maar juist bij het herijken van de programma's vind ik dat de

Kamer met deze initiatiefnota in de hand moet zeggen: wat is de stand van zaken, waar staan we en hoe kunnen we een stap vooruit zetten?

Voorzitter: Visser

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ga nog even door op hetzelfde punt. Mevrouw Visser zei: het gaat vooral om het vervoeren van mensen, niet om fietsen. Ik heb een fiets zelden alleen zien reizen; meestal is daar een reiziger bij. Als we binnen de kaders die we met de NS hebben afgesproken in de komende drie jaar meer fietsen in de trein kunnen krijgen, juicht mijn fractie dit van harte toe. Ik hoor de indieners ook zeggen: we gaan niet nu aan de Staatssecretaris vragen om de concessie aan te passen, maar we doen een oproep aan de bedrijven om hiervoor een uiterste inspanning te leveren. Ook zeggen de indieners dat we bij het volgende ijkmoment – dat is het inderdaad – gaan kijken of we daar ook op papier nadere afspraken over moeten maken. Heb ik het zo goed begrepen? Of willen zij toch een aanpassing van de afspraken die er nu zijn? Ik denk dat dit voor de helderheid belangrijk is. Ik deel dan ook wel de vraag wat hun inschatting is van eventuele financiële consequenties.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat laatste doen wij niet in de nota. De oproep doen tot een concessie zou ik misschien graag willen, maar dat vind ik niet realistisch en fair, want we hebben die concessie net gegeven. Maar we hebben in dit geval wel met de NS – ik moet de NS even bij naam noemen omdat de concessie daaraan gegeven is – afgesproken dat het denken gaande de rit niet stilstaat. Het is al gezegd: dit is wat ons betreft een van de dingen. Dat neemt niet weg dat de NS nu al dingen kan doen. Daartoe is de NS van harte uitgenodigd. De NS koopt nu al nieuwe Sprinters waarin de fiets in het bestek zit. Ik ben daar dus best wel positief over. Maar ik zou ook een oproep aan de provincies willen doen om dat in hun aanbestedingen mee te nemen. Ik weet dat er in mijn eigen provincie een initiatief is om een gratis dagkaart voor het ov aan toeristen te geven, om ze welkom te heten, maar ook om ze geld te laten besteden in de provincie. Provincies kunnen dus zelf ook heel veel doen. In Duitsland zijn daar een paar mooie voorbeelden van. We gaan de concessie dus niet openbreken, maar we gaan het wel agenderen bij de eerstvolgende concessie, om weer aan te geven hoever we zijn. Het liefst stimuleren we het; graag zelfs, want een stimulans is veel krachtiger dan iets opleggen. Maar het zal geen vrijblijvend punt zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben blij om te horen dat het geen vrijblijvend punt zal zijn. Dat zou het ook voor mijn fractie niet zijn. Dit is echt iets waarvan we veel meer gebruik moeten maken. Laten we er in de gesprekken met de partijen eerst eens naar kijken waartoe zij allemaal al bereid zijn. Dan kunnen we altijd bekijken wat er nog moet gebeuren. Ik denk dat het slim is om via deze nota bijvoorbeeld het punt van de aanbestedingen onder de aandacht te brengen. De komende drie jaar kunnen zich immers een aantal momenten voordoen waarop je het ofwel wel, ofwel niet meeneemt. Daarna is het voor langere tijd moeilijk terug te draaien. Mijn fractie steunt dit punt dus.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik zal niet alle dankzeggingen die de collega's al hebben gedaan opnieuw doen. Ik sluit me er gemakshalve even bij aan: alle waardering voor iedereen die heeft meegewerkt aan dit initiatief en het ondersteund heeft.
Ik zal me namens de indieners beperken tot het nationale en internationale toerisme, de relatie met natuurgebieden, de boerenlandpaden en de landgoederen. Tot slot zal ik ingaan op het utilitaire fietsgebruik en reageren op de nota van D66 hierover.

Allereerst zal ik ingaan op het nationaal en internationaal toerisme. In verband met dit onderwerp stelt men mij weleens de vraag: is dit nou echt zo belangrijk? Uiteraard kun je alles in perspectief plaatsen, maar ik zal toch even een aantal cijfers geven over de stimulans van de regionale economie. Er is sprake van 110 miljoen aan bestedingen onderweg tijdens fietstrektochten. Als je kijkt naar de provinciebijdrage, dan betekent dit dat elke euro € 335 oplevert. Bij meerdaagse wandelingen praat je over 75 miljoen aan bestedingen. Dat is € 230 per euro die de provincie inlegt. Het zijn maar cijfers, het is maar een illustratie, maar het zegt wel iets over de omvang van het onderwerp waarover we het hebben.
Over de nationale promotie van wandelen en fietsen zijn een aantal vragen gesteld. Ik wil beginnen bij de vraag van het CDA over de VVV. Ik heb de afkorting even nagezocht: die staat voor Vereniging voor Vreemdelingenverkeer. Men kan er naar believen natuurlijk ook andere creaties van maken. De VVV is betrokken bij het maken van de initiatiefnota. Zij suggereerde zelf om de regionale routebureaus verder te betrekken bij de uitwerking van de voorstellen uit de initiatiefnota. Zij heeft ook onderschreven dat de toeristische stadswandeling beter geïntegreerd kan worden in de routenetwerken, net als de toeristische marketing daaromheen. Op dat punt is de VVV betrokken geweest. Wellicht ook op een aantal andere punten, maar dit punt noem ik even ter illustratie van de contacten met de partijen die we gehad hebben. De VVV speelt natuurlijk een belangrijke rol in de promotie.
Een andere vraag op dit punt kwam van D66, namelijk over de portal. Dan doe ik even geen recht aan het opendatadeel, maar wel aan de suggestie of dit een nieuwe portal moet zijn. Voor zover wij hebben kunnen nazoeken is dat niet het geval. Wij vragen niet om een nieuwe portal. Er zijn bestaande portals, namelijk Wandelnet en Nederland Fietsland. Ik heb gegevens over de bezoekersaantallen en dergelijke, maar ik ga ervan uit dat mevrouw Van Veldhoven gelooft dat deze portals goed bezocht worden. Wat ons betreft kunnen ze als basis dienen. Ze zijn op dit moment al meertalig beschikbaar, maar dat kan beter en meer, in lijn met wat de heer De Rouwe net zei over een stapje erbij en een stap vooruit.

De heer **Van Helvert** (CDA): Begrijp ik goed dat de brief die wij bij de stukken hebben gekregen volgens de heer Hoogland foute informatie bevat? Is de betrokkenheid van de briefschrijver ook groter dan in de brief wordt gesteld?

De heer **Hoogland** (PvdA): Op dat punt zal ik in tweede termijn moeten terugkomen. Ik heb mij nu even gericht op het nationaal en internationaal toerisme en de promotie daarvan. Daarvoor geldt dat een aantal organisaties zijn opgesomd die wij geconsulteerd hebben. Een daarvan is de VVV. Aangezien we er zelf bij betrokken zijn geweest, kan ik de heer Van Helvert ervan verzekeren dat die informatie klopt.
Dan ga ik verder met de toeristenbelasting. Die is inderdaad één keer genoemd in de beantwoording van de vragen, niet in de initiatiefnota zelf. Wij constateren dat er vanuit de branche wel de wens is dat de toeristenbelasting wordt ingezet voor het doel waarvoor zij wordt geheven, namelijk voor toeristische activiteiten. Dat is echter niet af te dwingen, want het is een algemene belasting die ook ingezet kan worden om bijvoorbeeld gaten in de gemeentebegroting te dichten of om andere nuttige dingen in de gemeente te doen. Het oordeel daarover is aan de gemeenten zelf. Wij hebben ons niet aan een herziening van het fiscale stelsel gewaagd. Dat moet volgens mij blijven zoals het is. Verder is het natuurlijk logisch dat eventuele hogere exploitatiekosten kunnen worden doorgerekend aan gebruikers. Het oordeel daarover is aan de gemeenten zelf. Wij doen op basis van wat er uit de branche is gekomen slechts de suggestie om daar wat scherper op te zijn in gemeenteland.

Dan kom ik op de internationale aspecten. Het doel dat wij gesteld hebben is het verbeteren van het herkenbare fiets- en wandelaanbod voor de buitenlandse toerist en het verhogen van de economische opbrengst van onze fiets- en wandelinfrastructuur. Dat komt omdat die toeristen, nog voor het cafébezoek, veel wandelen en fietsen. Ik geef deze notie maar even mee om te laten zien hoe belangrijk het is.
Vervolgens vroeg mevrouw Visser of die ondernemers zelf de promotie ter hand kunnen nemen. In haar woonplaats, die ik niet zal noemen, waren er ondernemers die dat deden. Dat kan. Als dat op nationaal niveau meer uniformiteit vraagt, is Swiss Mobility een mooi voorbeeld. Dit sluit ook aan bij de vraag over hoe het NBTC het heeft gedaan. Wij wagen ons niet aan een evaluatie van die organisatie, waarnaar is gevraagd, want dat is meer iets voor het Ministerie van Economische Zaken, dat een subsidierelatie heeft met die club en beoordeelt of wordt voldaan aan wat er in de subsidieverordening staat. In het jaarverslag komt aan de orde of dat is uitgevoerd conform de eisen.
Wij hebben ons ertoe beperkt om te zeggen dat die promotie bij elkaar kan worden gebracht, zodat het ontsnipperd wordt. Dat kan meer kracht geven. Een voorbeeld daarvan is Swiss Mobility. Om er een beeld van te geven: 40% ervan wordt bekostigd door de rijksoverheid Zwitserland, 40% door de lokale overheden, die ik gemakshalve maar even provincies noem, en 20% door de private sector. Dan gaat het niet zozeer om die verhoudingen als wel om een manier om geld te bundelen, om een vuist te maken en om de taart groter te maken voor iedereen. Daar is het ons om te doen.
Een ander voorbeeld is de Bayern Card. Ik zal dat niet helemaal uit de doeken doen, maar ik zou zeggen: google het even. Daaruit blijkt hoe je de promotie kunt versterken door krachten te bundelen. Dat is wat wij voorstaan.

De heer **Bashir** (SP): Je hebt de internationale promotie, maar ook de nationale promotie. Daar wordt zeker veel aan gedaan, maar er is nog ontzettend veel te bereiken. Als je een tandje bij zou zetten, kun je door lokale bekendheid veel meer nationaal toerisme krijgen. Dat is goed voor de economie. We weten uit de cijfers dat Nederlanders veel vaker hun centjes in het buitenland uitgeven dan dat buitenlanders dat doen aan wandel- en fietstoerisme in Nederland. Mijn vraag aan de initiatiefnemers is hoe het kan dat die bewustwording nog niet groot genoeg is bij de lokale overheden. Daar is nog veel te behalen. Zou de Minister daar aandacht aan kunnen besteden?

De heer **Hoogland** (PvdA): Die vraag kan ik niet voor de Minister beantwoorden, maar die kunt u ook aan haar stellen. Het lijkt mij interessant als zij daarop ingaat. Het is een ingewikkelde vraag, die geen onderwerp is geweest van ons onderzoek. Wij zien wel dat versnippering kan leiden tot freeridereffecten. Als er sprake is van uniforme landelijke regelingen waarbij het een eigenstandige keuze is van lagere overheden om er al of niet aan deel te nemen, is er altijd een prikkel om dat niet te doen, omdat de regelingen dan mogelijkerwijs wel voortgang vinden en zij daarvan kunnen profiteren. De gebruiker is daar uiteindelijk de dupe van, omdat de uniformiteit wegvalt. Een diepere analyse kan ik daar niet van geven. Wellicht is dat meer iets voor de afdeling economische zaken.

De heer **Bashir** (SP): Als ik het goed begrijp, ook in het licht van wat de initiatiefnemers hebben gezegd over investeringen en daaraan gekoppelde opbrengsten, wordt dit twee of drie keer onderstreept, zowel in de richting van de Kamer als van het kabinet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Daar hebt u een punt. Ik pakte niet door op de onderliggende suggestie dat het economisch wel degelijk interessant is.

Je ziet ook dat die euro erg rendeert, zowel regionaal als nationaal. Daar kun je meer een vuist in maken. Daar is een rol weggelegd voor het ministerie. Los van de vraag waarom provincies niet meedoen, delen wij de analyse van de heer Bashir dat het economisch rendabel is. Om dat te ondersteunen heb ik aan het begin die cijfers genoemd.
Ik zal ingaan op de openstelling van natuurgebieden. Ons doel is om de relatie tussen de stad en de natuur te versterken en het toeristisch en recreatief medegebruik van natuurgebieden te bevorderen. Volgens ons heeft het Rijk hier een belangrijke verantwoordelijkheid als wetgever, als grootgrondbezitter en als financier van infrastructuur. Door de leden is ook gesproken over het medegebruik van ecoducten en de faunapassages. Daar zijn wij voorstander van. Ik heb hierover een citaat opgeschreven: daarvoor geldt dat de ecoducten en de faunapassages ook recreatief gebruikt zouden moeten kunnen worden.
Er zijn prognoses over gemaakt. Die zijn positief. Wat ons betreft wordt dat onderzocht. We moeten dat onderzoeken, zeker omdat dit een extra impuls kan geven aan het gebruik van paden. Op een aantal punten is er de afgelopen jaren op deze onderwerpen al vooruitgang geboekt. Het ligt dan ook voor de hand om de ontbrekende schakels in de aantrekkelijke uitvalroutes van het stedelijk gebied met voorrang aan te pakken zodat je die kunt versterken. Als uitvloeisel van de Fietsnota van Joop Atsma is er door het Rijk ook geld beschikbaar gesteld indertijd. Hoewel die middelen primair voor het utilitaire gebruik van de fiets bedoeld zijn, kunnen ze ook nuttig zijn om barrières tussen de grote stad en het ommeland te verkleinen.
Eigenaren van landgoederen kunnen onder voorwaarden een aantal financiële tegemoetkomingen krijgen. Op grond van de Natuurschoonwet kunnen zij, om precies te zijn, drie tegemoetkomingen krijgen: via het successierecht, het schenkingsrecht en het recht van overgang. Die tegemoetkomingen zijn gekoppeld aan de openstelling van het landgoed. Naar de mening van de VVD zijn de voorwaarden van openstelling voor wandelaars en fietsers niet erg specifiek. Zij profiteren daar dus niet altijd optimaal van. Wat zeggen wij daarover? Werk de condities voor openstelling van deze gebieden nu beter uit. Zorg voor een structurele en een uniforme regeling voor de mogelijke financiering van deze paden. De uitwerking daarvan en het onderzoek dat daarvoor moet worden gedaan, zijn zaken die wij doorgeleiden naar het ministerie. Er komt daarnaast nog een evaluatie van de Natuurschoonwet, waarin dit zal terugkomen.
De VVD stelde een vraag over de ontkokering van Staatsbosbeheer. Sorry, de vraag ging over de gelden. Ik geef het antwoord eigenlijk al zelf. Moet daar nu meer geld bij? Wij beogen de ontkokering van gelden zodat ze ook beschikbaar worden voor recreatieve fiets- en wandelpaden. Op die manier kan ook Staatsbosbeheer daarin investeren. Wij vragen in den brede meer aandacht voor het onderhoud van die paden, omdat ze vaak aantrekkelijk zijn voor recreanten.
Ik kom op mijn laatste punt: het utilitaire fietsgebruik en de nota van D66. In de voorstellen van D66 – alle sprekers hebben daar kennis van kunnen nemen – wordt de noodzaak onderschreven om te blijven investeren in goede fietsvoorzieningen. De indieners van de initiatiefnota zien die noodzaak ook. De voorstellen bevatten veel lokale maatregelen. Voor een deel hebben wij zelf ook lokale maatregelen in onze nota opgenomen. Dat toont al aan dat het lastig is om hier alles te regelen. De lokale maatregelen kunnen wel aanleiding zijn om verdere bekendheid te geven aan de maatregelen en om er zo voor te zorgen dat de infrastructuur en de bereikbaarheid voor fietsers verbeteren. Wij maken daarbij wel een onderscheid tussen utilitair en recreatief fietsen. Wij hebben ons echt gericht op het recreatieve gebruik van de fiets. De voorstellen van D66 gaan meer over het utilitaire gebruik daarvan. Zij vallen dus enigszins buiten de scope van ons initiatief.

Ik kom op het utilitaire gebruik van de fiets. Bij de uitrol van de fietssnelpaden besteden wij aandacht aan de recreatieve functie vanuit het stedelijk gebied. Wij betrekken daar ook de agenda van de Fietsersbond bij. Die is vorig jaar, of misschien inmiddels twee jaar geleden, gepresenteerd. Dat is niet geheel onbelangrijk, omdat dit ook in aansluiting is met hetgeen D66 vaststelt. Wij denken dat de uitvoering van het programma Recreatie om de Stad een positieve bijdrage kan leveren aan de versterking van de relatie tussen stad en natuur, de recreatieve sector en het woongenot van mensen in die omgeving.

De **voorzitter**: Ik dank de initiatiefnemers voor hun beantwoording in eerste termijn. Ik kijk naar de Minister. Zoals zij zelf al zei, mag zij voor het eerst een initiatiefnota behandelen. Deze beantwoording in eerste termijn is ook een nieuwe ervaring voor haar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Dat klopt inderdaad. Na bijna tien jaar deelname aan diverse kabinetten is dit mijn eerste initiatiefnota. Ik heb weleens te maken gehad met een initiatiefwet maar nog nooit met een initiatiefnota. En dan ook nog over de fiets! De Kamerleden vroegen zich af of daar wel genoeg over gesproken werd. Volgens mij is het juist bijzonder dat hierover wordt gesproken in een initiatiefnota, want dat komt op andere terreinen niet zo vaak voor.
Ik ben ook een beetje jaloers. Ik heb gekeken naar de gang van zaken rond zo'n initiatiefnota. Voordat de kritische vragen worden gesteld, krijgt een initatiefnemer heel veel complimenten over de stukken die hij geschreven heeft. Ik zou het eigenlijk ook wel fijn vinden om zo aan een commissievergadering te beginnen. Daarna krijgt een initiatiefnemer heel veel ruimte om de beantwoording van de vragen voor te bereiden, terwijl ik het bij het MIRT weleens met een halfuur voorbereidingstijd moest doen. Aan de andere kant, gezien het feit dat het een unicum is, laten we het dan ook maar als een unicum behandelen.
Het fietsbeleid komt terug bij vele ministeries. Zo had hier ook de Staatssecretaris van I en M kunnen zitten voor alle vraagstukken die met de fiets en het spoor te maken hebben. Ook de Staatssecretaris van EZ had hier kunnen zitten voor alles wat met recreatieve netwerken voor wandelen en fietsen te maken heeft. Ik heb uit de discussie hier begrepen dat zelfs Minister Schippers hier had kunnen zitten om over de gezondheidsaspecten van het fietsen te spreken. Ik zal proberen om mede namens mijn collega's alle vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Ik zal een onderscheid maken en beginnen met de zaken die op mijn terrein liggen. Vervolgens zal ik de vragen beantwoorden die op het terrein van de Staatssecretaris van I en M liggen en ik behandel ten slotte de vragen die op het terrein van de Staatssecretaris van EZ liggen. Er zijn namelijk vragen op die terreinen gesteld.
Ik begin met het fietsbeleid in algemene zin. Volgens mij verschillen wij er allemaal niet van mening over dat het voor de Nederlanders ongelooflijk belangrijk is dat zij kunnen fietsen. Het is belangrijk dat zij de fiets als een goed vervoermiddel en als recreatief middel kunnen gebruiken. Er zijn niet alleen gezondheidsaspecten maar ook belangrijke vervoersaspecten bij aan de orde. Daar zijn wij eigenlijk allemaal een voorstander van. Ik heb hier niemand gehoord die niet voor de fiets is. De discussie is ook niet eens zozeer of er nu een enorme bevoegdheidsschuif moet gaan plaatsvinden. Daar twijfelde ik even over toen ik alle stukken las. Ik hoor echter van de initiatiefnemers dat het met de wijze waarop de dingen nu georganiseerd zijn, op zich redelijk verloopt, maar dat men toch het gevoel heeft dat sommige dingen tussen de wal en het schip vallen. Volgens mij moeten we het daar vooral over gaan hebben. Wie doet nu eigenlijk wat en hoe kun je op een zo goed mogelijke manier datgene wat we allen willen, namelijk de promotie van de fiets als vervoermiddel voor

zowel werk als recreatief gebruik, invullen en die gaten die er eventueel vallen dichten?
Zoals ik al heb aangegeven in de beantwoording van de vragen, doen wij al veel op dat gebied. Dat is voor ons een heel belangrijk element bij de beantwoording van de vraag hoe wordt gekeken naar de fiets in de keten van het vervoer.
Dat zie je ook in programma's als Beter Benutten. We hebben heel veel programma's die gericht zijn op de fiets. Er is sprake van 49 maatregelen en 137 miljoen in het bestaande programma. Ook in nieuwe programma's zal de fietser een belangrijk deel uitmaken van onze wijze van kijken: hoe kun je de bereikbaarheid in diverse regio's zo goed mogelijk organiseren? Daar zitten ook andere maatregelen in. Denk aan de manieren die we hebben gezocht om die € 0,19 bereikbaarheidsvergoeding breder te kunnen inzetten en zo meer keuze te laten voor de werkgevers. Voor een deel zit het op de fiscale kant, maar het zit hem ook in kortingsregelingen op fietsen. Per regio zijn er verschillende varianten gekozen om fietsen te stimuleren.
Via de kant van de Staatssecretaris kom ik te spreken over de stationsstallingen. Daar gaan wij zo meteen nog wat dieper op in, in antwoord op de specifieke vragen over de ov-fiets. Dit onderwerp is weinig aan de orde geweest, maar er is op dit vlak heel veel gebeurd. Er is heel veel geld uitgegeven. Er is 221 miljoen beschikbaar voor de komende periode. Ook in de afgelopen periode is er veel geld uitgegeven om die stallingen te realiseren, vaak op basis van cofinanciering. In de afgelopen periode maar ook in de komende periode zullen er veel plekken gerealiseerd worden.
Als ministerie investeren we ook in internationaal fietsbeleid. I en M steunt het werk van de Dutch Cycling Embassy. Onlangs is er een subsidiebijdrage van € 200.000 per jaar toegezegd voor een periode van drie jaar.
Ook voor de snelfietsroutes, het utiliteitsnetwerk waar al over gesproken is, hebben we in de afgelopen periode veel gedaan. Wij hebben zestien routes bekostigd. Samen met de decentrale overheden hebben we die routes gerealiseerd. In de Beter Benutten-projecten bekijken we wat de rol van de fiets in de toekomst kan zijn: doen we een en ander door stimuleringsmaatregelen of zouden we het uiteindelijk ook in de fysieke infrastructuur moeten doen? Ook dat is iets wat nog steeds loopt.
Om een goede belangenbehartiging voor fietsers mogelijk te maken, krijgt de Fietsersbond van ons ministerie een jaarlijkse subsidie van € 574.000. Binnenkort praten we in een algemeen overleg over de verkeersveiligheid. Maar ook op dat gebied doen we natuurlijk heel veel op het gebied van fietsen sinds we gezien hebben dat de ongevallen zich steeds meer verplaatsen naar het fietspad. Dat betekent dat we niet alleen kijken naar onze rijkswegen. Samen met de regionale en lokale wegbeheerders kijken we voornamelijk naar de veiligheid op lokaal en regionaal gebied en naar de vraag hoe we die kunnen vergroten. Ik kom daar zo nog wel op terug naar aanleiding van de specifieke vragen van D66 op dat vlak. Ook wordt er aandacht besteed aan het geven van cursussen en het mede stimuleren van de ontwikkelingen van nieuwe type fietsen die veiliger zijn voor bijvoorbeeld de oudere fietser. Wat dat betreft zijn wij op heel veel terreinen actief en is het zeker geen stiefkindje binnen dit ministerie, maar ook niet binnen de andere ministeries. De vraag die we met elkaar moeten beantwoorden is: waar zien we nog gaten en hoe kunnen we daar het beste mee omgaan?
De vraag is ook of één Minister de verantwoordelijkheid hiervoor moet dragen. Er werd gesproken van «monsieur Vélo», of wat je dan ook zou kunnen hebben. Ik denk zelf altijd dat er, waar je een knip ook legt als je dingen probeert te combineren, altijd ergens anders een harde scheidslijn is van de knip die je maakt. Bekijk je het vanuit toeristisch perspectief, dan zou je alles bij EZ willen hebben, omdat dat ministerie toerisme veel breder behandelt dan alleen de fietsen en de wandelpaden. Je wilt ook de

toerist een integraal beeld kunnen bieden. Bekijk je het vanuit de aanlegkant, dan zou je eerst naar ons ministerie kijken. Dan gaat het over de aanleg van fietswegen of de aanleg van fietsenstallingen. Laten we het nog maar even niet hebben over het gezondheidsaspect, want dan komen we bij heel andere zaken terecht. Ik denk ook niet dat we er op zo'n manier naar moeten kijken. Maar rondom de specifieke uitdagingen die we hier met elkaar bespreken, zou je wel een soort ambassadeurs kunnen hebben. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de verkeersveiligheidsproblematiek die ik zelf ervoer op het gebied van de fiets. We hebben twee jaar geleden een ambassadeursgroep voor de fiets samengesteld. Die heeft heel goed werk verricht. Ik kom daar zo op terug.
Zo zou je dat ook kunnen doen met een tijdelijke constructie rondom andere punten die hier vandaag aan de orde komen.
De vraag is gesteld of ik naar de ketens kijk. In algemene zin is het antwoord dus ja. Via Beter Benutten, maar ook op andere plekken kijken wij naar die ketens. In antwoord op een vraag van D66 merk ik op dat de fiets-MKBA nu ook onderdeel uitmaakt van de rijks-MKBA's. Wij hebben ook gezegd dat wij dat zouden gaan doen. Men vindt de decentrale MKBA's nog heel erg ingewikkeld. Dat is ook de reden waarom wij een eenvoudige MKBA-webtool hebben laten maken waarmee heel snel kan worden ingeschat of de investering in een fietsproject rendabel is. Die webtool is beschikbaar via het Fietsberaad. Ook achter de schermen coördineren wij zaken die misschien niet eens op ons terrein liggen, maar waarvoor wij wel een handvat bieden. Ik werk ook nog aan het aanscherpen van belangrijke MKBA-indicatoren voor de fiets-MKBA, zoals de «value of time».

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank de Minister hartelijk voor dit antwoord. Kan zij mij nadere informatie geven waarom het voor de provincies zo lastig is om de fiets mee te nemen op dezelfde manier waarop het haar wel lukt? Wat zouden wij daar eventueel nog aan kunnen doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb begrepen dat decentrale overheden een drempel zien voor de inzet van de MKBA voor de fiets omdat zij het een moeilijk en kostbaar instrument vinden. Dat is ook de reden waarom wij een voorbeeld-MKBA-webtool hebben gemaakt, waardoor het voor hen gemakkelijker wordt. Ik hoop dat zij daar meer gebruik van gaan maken. Het vergt een zeker specialisme om dit soort dingen te kunnen doen. Er zitten niet altijd op alle plekken evenveel mensen die daar verstand van hebben. Wij kunnen daarin ondersteunend zijn.
Ook is de vraag gesteld of ik in algemene zin de rijksadviseurs volg over het fietsbeleid.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik heb hier vanmorgen een pleidooi gehouden om fietsbeleid te formuleren. Mijn stelling was: er is geen fietsbeleid. Er zijn heel veel initiatieven. Hulde aan de Minister en aan iedereen die daar zijn bijdrage aan levert. De Minister somde prachtige aspecten op, maar in principe zit daar naar mijn stellige mening wel een rode draad in, namelijk dat het erg versnipperd is en dat het over veel ministeries gaat. Het fietsbeleid is juist nodig om de samenhang en de structuur voor de toekomst te borgen. U zegt wel steeds «fietsbeleid», zeg ik tegen de Minister, maar vindt u dat dit het fietsbeleid is en zouden wij dat dan niet wat meer echt als fietsbeleid in onderlinge samenhang moeten formuleren, waarbij u dan de Minister van de fiets bent?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Via de rijksadviseurs wilde ik komen op de slotconclusie: wat is dan het fietsbeleid en hoe zorgen wij ervoor dat wij daar een integrale invulling aan kunnen geven

zonder dat wij de hele boel overhoop moeten gooien? Maar ik doe het nu andersom. Het fietsbeleid is een decentrale verantwoordelijkheid, zoals u weet. Wij hebben dat gedecentraliseerd. Dat is bewust gebeurd, ook in deze Kamer. Dat betekent echter niet dat het Rijk niet allerlei verantwoordelijkheden op dat gebied heeft. Die vullen wij ook in; dat heb ik zojuist geprobeerd te zeggen. Mijn rol ligt in het faciliteren en stimuleren van de decentrale overheden, zodat zij hun werk goed kunnen doen. Nu heeft het Fietsberaad gezegd dat het samen met de decentrale overheden de komende maanden onder de titel «Tour de Force» gaat inzetten op het maken van een actieprogramma voor de fiets voor de komende jaren. Wij hebben gezegd dat wij daar graag aan willen meedoen, om goede afspraken te kunnen maken over de manier waarop wij die faciliterende rol zo goed mogelijk kunnen invullen. De eerste overleggen daarover beginnen binnenkort. Bij die rolbepaling zal ik natuurlijk de adviezen van de rijksadviseur zo goed mogelijk meenemen. Dat betekent niet dat wij elk advies overnemen, maar wel dat wij gaan bezien wat wij er op rijksniveau aan kunnen doen als er inderdaad gaten zijn. Is dat iets wat wij willen? Op basis van het overleg met de decentrale overheden en de maatschappelijke organisaties kunnen wij bezien of naast het decentrale fietsbeleid de dingen aan deze kant meer geïntegreerd vormgegeven moeten worden onder de noemer nationaal fietsbeleid.
Dat is het eigenlijk waarom wordt gevraagd. Het gaat niet zozeer om een totale verantwoordelijkheidsschuif als wel om het omgaan met losse eindjes en grensoverschrijdende activiteiten. Ik zal de Kamer daarvan op de hoogte houden.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik wil niet flauw zijn, want ik ben allang blij dat er zo veel gebeurt, maar ik wil toch een vergelijking maken met de natuurwetgeving. Het Rijk maakt daarin het beleid samen met de decentrale overheden en de natuurorganisaties. In die laatste categorie zouden bij dit onderwerp Wandelnet, Fietsersbond, VVV en andere organisaties kunnen zitten. Uiteindelijk is het het Rijk dat bundelt. Het beleid heeft daar zijn plek. In de uitvoering waaiert het weer uit. Beleid kan niet op 60 plekken worden gemaakt, beleid kan maar op één plek worden gemaakt. Daarom vind ik dat hier de principiële positie van het Rijk aan de orde is. Ik heb het gevoel alsof de Minister, die ik overigens zeer waardeer, steeds probeert andersom te redeneren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Laat ik daarover heel helder zijn. Er is een verschil tussen het natuurbeleid en het fietsbeleid. Het verschil is dat het natuurbeleid een nationale verantwoordelijkheid is, omdat wij ook in Europees verband afspraken hebben over de doelen waaraan wij moeten voldoen. Dat is de reden waarom het Rijk altijd gezegd heeft: het is en blijft een nationaal belang, maar in de uitvoering zullen wij decentraliseren. In de ruimtelijke ordening ligt dat anders. Er is een aantal nationale belangen, waar het Rijk over gaat, maar er is ook heel veel decentraal ruimtelijkeordeningsbeleid, waar het Rijk niet over gaat. Het fietsbeleid is in het verleden heel expliciet gedecentraliseerd. Het is een decentrale bevoegdheid. Betekent dat dat ik niet wil kijken naar de vraagstukken die de Kamer oproept? Vallen er gaten, gebeurt er wel voldoende? Op al die individuele punten zal ik ingaan. Waar kan het Rijk (extra) ondersteuning bieden, waar vind ik dat dat niet moet gebeuren? Maar ik vind niet dat wij het fietsbeleid weer naar ons toe moeten trekken. Dat beleid is van de decentrale overheden. Er is dus een verschil. Het is een andersomredenering, maar niet omdat ik verantwoordelijkheden wil overnemen of iets wil afschuiven. Wij moeten het niet op verschillende plekken dubbel gaan doen. Wij moeten het daar laten waar het het best ingevuld kan worden.

De heer **Bashir** (SP): Dit is niet echt een interruptie, maar meer een klein vraagje. Ik hoor de Minister steeds maar over fietsen, maar de nota gaat ook over wandelen. Zal de Minister daarop ook ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja hoor, daar zal ik ook op ingaan. Ik zei dat ik begin met datgene waar mijn ministerie zich mee bezighoudt. Vervolgens zal ik ingaan op zaken waar het Ministerie van EZ zich mee bezighoudt. Wandelen is daar belegd, maar ik kom er zeker over te spreken.
Er zijn veel vragen gesteld over doorsnijdingen, bijvoorbeeld als gevolg van het aanleggen van rijksinfrastructuur. Mevrouw Jacobi heeft gevraagd of ik ervoor wil zorgen dat Rijkswaterstaat voortaan ook het belang van wandel- en fietsroutes intensief meeneemt, net als ProRail dat nu al doet in het beleid. Ik wil dat zeker toezeggen. Bij nieuwe projecten proberen wij alle verschillende aspecten in samenhang aan de voorkant mee te nemen. Dat is de essentie van de Tracéwet na Elverding en dat is ook de essentie die straks in de Omgevingswet komt te zitten. Dan weeg je alle belangen aan de voorkant. Tot nu toe is het niet altijd zo gegaan. Bij ProRail gebeurde het actiever dan bij Rijkswaterstaat, die zich wel bereid heeft verklaard om dit op te pakken en te doen. Nogmaals, dit betekent niet dat het tot nu toe nooit gebeurde of dat de belangen altijd ondersneeuwden. Het zat echter niet altijd automatisch in het overleg. Ik kan trouwens ook heel veel positieve voorbeelden noemen. Denk aan de Ruimte voor de Rivierprojecten. Bij doorsnijdingen denkt men vaak aan wegen, maar ook bij Ruimte voor de Rivier hebben wij heel veel ingrepen in het landschap gedaan, maar hebben wij ook heel veel wandel- en fietsroutes achtergelaten na die ingrepen. Wij zijn niet alleen met de veiligheidskant bezig geweest, maar ook met de vraag hoe wij het gebied mooier en toegankelijker konden achterlaten.
Maar ook bij projecten als de Blankenburgtunnel en de ring om Utrecht zie je, of je nu wel of niet van die projecten houdt, dat er diverse wandel- en fietsroutes worden gerealiseerd om de inpassing van zo'n weg beter te laten vallen. Overigens gebruiken we zo'n ingreep sowieso graag om de mogelijkheden te benutten die die ingreep ons biedt. Ik zeg dus toe dat Rijkswaterstaat dat voortaan standaard aan de voorkant zal doen. Dat moet overigens ook, want het is de essentie van de Omgevingswet.
De vervolgvraag hierbij is of je de CROW-richtlijnen barrièreregeling van lijninfrastructuur altijd moet meenemen en of je altijd moet aangeven wanneer je daarvan afwijkt. Mevrouw Jacobi en anderen hebben daarnaar gevraagd. In principe moeten Rijkswaterstaat en ProRail bij een nieuw project standaard met alle belanghebbenden overleggen, voor zover ze die in beeld kunnen hebben. Er zijn overigens zo veel actieve fiets- en wandelorganisaties en vrijwilligers dat het volgens mij moeilijk wordt om ze niet in beeld te hebben. Daarbij kunnen dus ook de fietsers- en wandelbonden en de lokale overheden hun wensen inbrengen. Wat mij betreft moeten RWS en ProRail dan ook aangeven waarom zij van richtlijnen afwijken. In het geval van de rijksprojecten kan ik ervoor zorgen dat het onderdeel is van een rijksbesluit dat afwijkingen van de CROW-richtlijnen barrièreregeling van lijninfrastructuur worden aangegeven. Ik kan die beslissing niet voor de decentrale overheden nemen; dat moeten zij zelf bepalen. In het geval van rijksprojecten zal ik het echter zeker doen.
Moet je dat vervolgens ook vastleggen in een AMvB bij de omgevingswet? Ik bespreek dit liever bij de behandeling van de Omgevingswet zelf, want dan bespreken we het in zijn totaliteit. Ik wil echter wel vooruitkijken. Het is niet de bedoeling van de Omgevingswet dat we in een AMvB elk deelbelang individueel benoemen, want bijvoorbeeld het natuurbelang en het milieubelang zijn ook belangrijke zaken die je aan de voorkant moet meewegen. Als je er eentje noemt en de rest niet, dan geef je fietsen een aparte positie ten opzichte van de andere

belangen, terwijl het nu juist de essentie van de Omgevingswet is dat je aan de voorkant alle belanghebbenden aan tafel vraagt om daar die afweging te maken. Ik spreek hierover graag dieper door op het moment dat we de Omgevingswet behandelen. Eigenlijk zou je in de omgevingsvisie van de gemeente en in het omgevingsplan van de provincie het belang van wandel- en fietsroutes al terug moeten zien, want dan kun je van tevoren al weten welk belang er in je provincie of gemeente aan wordt gehecht.
De andere vraag met betrekking tot doorsnijding betrof het principe «de vervuiler betaalt». Ik kan grotendeels onderschrijven wat hierover is gezegd. In de besluitvorming over nieuwe projecten worden de effecten voor fietsen en wandelen al meegenomen en er vindt dan ook altijd een afweging plaats waarbij er wordt gekeken naar het belang van de route die doorsneden wordt. Voor de bestaande hoofdinfrastructuur is dat niet het geval. Ik zou er ook geen voorstander van zijn dat je bij alles wat er in het verleden is gerealiseerd, nagaat of het fietspad of de spoorverbinding er eerder was. Het zou heel kostbaar zijn om alle wensen met betrekking tot ondertunneling bij het spoor te leggen, zelfs zo kostbaar dat men vervolgens niks meer zou kunnen doen aan de gewone spoortaken. Het is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden als ze iets extra's willen op dat vlak. Bij nieuwe projecten vindt er vaak een afweging plaats die resulteert in compensatie voor bijvoorbeeld doorsnijding. Het is dus niet een 100% ja, want ook dit is maatwerk. Het hangt helemaal af van de vraag hoe groot de problemen zijn als gevolg van een doorsnijding en de vraag of degene die dat doet, ook daadwerkelijk betaalt.
De heer Bashir vroeg naar de N35 bij Heemstede en naar de A18. Bij projecten als de N35 zitten de fiets- en wandelbonden veel vaker en veel sneller aan tafel dan in het verleden. Dat is ook een gevolg van het «Sneller Beter»-project.
In de verkenningsfase van een project moet je volgens de Tracéwet of de Wet ruimtelijke ordening alle aspecten al vroeg in beeld brengen, partijen aan tafel vragen en zaken integraal afwegen. Via deze regels zouden de partijen dus om tafel moeten zitten. Uiteraard ben ik bereid bij RWS weer specifiek aandacht hiervoor te vragen om ervoor te zorgen dat deze partijen niet vergeten worden. Ik heb daar geen signaal van. Misschien heeft de heer Bashir dat wel.
Over N35-projecten zijn bestuursovereenkomsten getekend. Wij zitten nu in de uitwerkingsfase naar de OTB's. In die OTB's wordt specifiek ingegaan op de afweging tussen wandel- en fietsroutes en verkeersveiligheid. Die dingen weeg je ook met elkaar af. Ik zal aan RWS vragen of hij die belangen specifiek heeft meegewogen, maar voor zover ik begreep, zijn die afwegingen bij de N35 specifiek gemaakt in de OTB's.
Ik hoorde woordvoerders spreken over Heemstede, Deurningen en Winterswijk. ProRail handelt volgens de door het ministerie gestelde kaders. ProRail en het ministerie zijn in gesprek over een opdracht aan ProRail om de veiligheid op niet actief beveiligde openbare overwegen te verbeteren. De Kamer discussieert daar ook over met de Staatssecretaris. ProRail is niet degene die bepaalt of een openbare overweg wordt opgeheven. De wegbeheerders bepalen dat. Alleen een wegbeheerder kan een besluit ter onttrekking aan de openbaarheid nemen. Belanghebbenden kunnen daar altijd bezwaar en beroep tegen aantekenen. Dat is gewoon vrij voor bezwaar en beroep.
Een particuliere overweg kan alleen na overeenstemming met de rechthebbende worden opgeheven. Verder worden in alle gevallen ook de recreatieve belangen meegewogen. Daar heeft ProRail samen met de recreatievebelangenvereniging een procedure voor opgesteld. Ook via deze aanpak is afweging aan de orde bij specifieke plekken, zoals in Heemstede, Deurningen of Winterswijk. Dat gaat ook langs die lijn.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil nog even terug naar de antwoorden van de Minister over de N35 en de A18. Bij het doortrekken van de A18 verdwijnt twee derde van de overgangen. Dat is een gigantische aantasting voor de regio en voor het toerisme aldaar. Bij de N35 wordt de overgang van het Pieterpad aangetast. Ik had gevraagd of de Minister niet alleen specifiek daarnaar wil kijken maar ook actie wil ondernemen. Het Pieterpad is de bekendste wandelroute van Nederland. Als je zelfs die gaat aantasten, dan ben je heel ver van huis. Is de Minister bereid om de overgang voor het Pieterpad te behouden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Kamer heeft mij bijna over de kling gejaagd om haast te maken met de N35. Ik kan mij een aantal partijen hier herinneren waarvoor het niet snel genoeg kon gaan. Ik weet dat de N35 nu in de OTB-fase zit, dus ik kan altijd nog zeggen: kijk daar nog een keer naar. Maar bij die OTB's is er een afweging gemaakt tussen wandel- en fietsroutes en verkeersveiligheid. Er is dus bewust voor gekozen om sommige dingen niet te doen. Over de A18 is al eerder besloten. Dat ligt al allemaal vast. Dat gebeurt ook al, maar ik zal nog een keer aandacht van RWS vragen voor de N35. Ik zal aan RWS vragen hoe dat is meegenomen, maar ik wil ook de vaart erin houden, zeker gezien het feit dat de Kamer zelf aan mij heeft gevraagd met gezwinde spoed daaraan te werken.

De heer **Bashir** (SP): Laat ik het antwoord van de Minister positief vertalen, in die zin dat zij nog een keer met RWS specifiek hiernaar gaat kijken om ervoor te zorgen dat dit bekende pad behouden blijft. Maar ik heb nog een vervolgvraag. Die gaat over de Omgevingswet. Zou het niet handig zijn als wij daarin specifieker regelen dat dit soort zaken ook wordt meegenomen? Ik begrijp het dat er soms dingen zijn die snel geregeld moeten worden van de Kamer, ook in de regio. Dan kun je dingen vergeten waar je achteraf spijt van krijgt. Dan moet je bijvoorbeeld voor een latere inpassing van een en ander of het alsnog oplossen van problemen flink de portemonnee trekken, terwijl dat minder het geval zou zijn als je daar vooraf rekening mee had gehouden. Kan ik ook als een toezegging van de Minister noteren dat wij ons best gaan doen om dit heel goed te regelen in de Omgevingswet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir interpreteert het breed, maar dat is zijn goed recht. Ik wil wat de N35 betreft graag nog even naar het proces kijken. Maar als ik zie dat de afweging daar goed is gemaakt, beloof ik niet meteen aan de voorkant dat het Pieterpad behouden blijft. Net zomin als ik niet aan de voorkant zeg dat dat niet behouden zal blijven. Ik zal echter eerst kijken hoe de procedure is gelopen. Als het goed overwogen is gebeurd, dan wil ik mij daar ook aan houden.
Wat betreft de Omgevingswet vind ik het heel belangrijk dat de diverse belangen juist aan de voorkant worden meegenomen. Of dat nou een natuur- en milieubelang is of een recreatief belang of een belang van het bedrijfsleven, maakt mij niet uit. De essentie van de Omgevingswet is dat je juist niet halverwege denkt: we zijn een weg aan het aanleggen en nu komen we ineens natuur tegen of een fietspad of wat dan ook, maar dat je dat aan de voorkant ziet. Je moet aan de voorkant met elkaar bespreken wat je wilt meenemen en wat je bewust niet meeneemt. Het fiets- en recreatiebeleid zal ook onderdeel zijn van de Omgevingswet. De vorm van de Omgevingswet is echter zodanig dat je het niet benoemt. Ik kan het zelf benoemen als we die wet behandelen en u kunt misschien ook nog een keer aan mij vragen of dit soort belangen ook worden meegenomen. Ik zal dat dan volmondig bevestigen.
Er is op het punt van doorsnijding ook gevraagd naar de effectiviteit van de ecoducten en of die niet opengesteld kunnen worden voor wandelaars.

Mijn indruk is dat er zorgvuldig gekeken wordt of die ecoducten ook opengesteld kunnen worden voor wandelaars. EZ gaat in haar brief van 17 juli 2013 over aanleg en beheer van de wandelroutes ook in op die ecoducten. Op dat moment waren negen van de 32 ecoducten ingericht voor recreanten, met wandel- of fietspaden. In de afweging wordt ook zorgvuldig gekeken naar de mogelijkheden en naar de diersoort waar de ecoduct voor is gemaakt en of er op een redelijke afstand een vervangende verbinding is. Het gehanteerde principe is dus: ja, mits.
Er zijn ook vragen gesteld over de fietsveiligheid. D66 heeft gevraagd of we een nieuwe richtlijn voor de fietsinfrastructuur willen maken en of we een top 50 kunnen maken van de grootste knelpunten en of er ook geld beschikbaar is voor gemeenten om dat te doen.
Allereerst de nieuwe richtlijn voor de fietsinfrastructuur. Ik financier het CROW om richtlijnen voor de fietsinfrastructuur bij te werken op basis van de meest recente kennis. Dat gaat leiden tot een nieuwe ontwerpwijzer fietsverkeer, die eind dit jaar zal uitkomen en die de huidige ontwerpwijzer uit 2006 zal vervangen. Die nieuwe ontwerpwijzer zal naar verwachting de gemeenten een impuls geven om weer eens goed naar hun fietsinfrastructuur te kijken.
Gebleken is dat veel fietsinfrastructuur in de praktijk niet voldoet aan de bestaande richtlijnen. Dat is ook wel begrijpelijk want de ruimte daarvoor ontbreekt vaak. Als je kijkt naar de binnenstad van Amsterdam, waar we naar aanleiding van de scooters een discussie over hebben gehad, dan is de vraag wat je daar nog kunt doen en hoeveel breder je de paden nog kunt maken. Er is dus vaak maatwerk nodig om de verschillende belangen in de beperkte ruimte in te kunnen passen. De richtlijnen van het CROW geven aan wat de ideale positie is, maar verplichting zou leiden tot onmogelijke situaties voor gemeenten.
Zou je dan een top 50 moeten maken van de grootste knelpunten? We hebben voor de aanpak van de fietsveiligheid bij de gemeenten een ambassadeursteam opgericht en ik heb alle gemeenten gevraagd om een ambassadeursaanpak te maken voor die verkeersveiligheid. We hebben dus aan alle gemeenten gevraagd om een plan te maken voor de fietsveiligheid. Van de 393 gemeenten heeft nu ongeveer 60% zo'n plan inmiddels af. Twee jaar geleden was dat nog bijna niemand. Dat gaat dus de goede kant op. We hebben straks niet een top 50, maar een top 393 of nog meer, afhankelijk van hoeveel gemeenten we in de toekomst overhouden. Ik ben heel blij dat men daar nu actief mee aan de slag is gegaan. Dat gebeurde natuurlijk naar aanleiding van het rijksbeleid om daar meer aandacht voor te vragen.
Hoe zit het dan met het budget van de gemeenten voor de fiets? Gemeenten kunnen geld uit de Brede doeluitkering gebruiken voor fietsen.
Het uitgangspunt bij de BDU is juist dat de lokale overheden dit doen; daarom is dat geld op een gegeven moment overgemaakt met de decentralisatie van het beleid. Aan onze kant ging dit via BDU-gelden, bij EZ ging dit voor wandelen en recreatie via de ILG-gelden. Via de BDU kunnen lokale overheden juist zelf kiezen hoe zij gelden inzetten. Het fietsen wordt vanuit de BDU gefinancierd, maar dat geldt ook voor lokaal openbaar vervoer. Ook lokale wegen kunnen daaruit worden gefinancierd, ook al gebeurt dat niet vaak. De gemeenten zijn heel goed in staat om zelf een afweging te maken tussen deze doelen. Ook de lokale democratie heeft daar natuurlijk invloed op.
Ik ga nu naar de organisaties, want er is mij gevraagd hoe ik aankijk tegen de subsidie van een aantal organisaties en tegen de bezwaren van de markt. Ik vind dat de overheid niet met subsidies de markt moet verstoren. Wij doen natuurlijk aan subsidieverlening, maar uiteindelijk zal ik – bijvoorbeeld bij het Fietsplatform – bij de verdeling van de budgetten die nu bijvoorbeeld met het amendement vrij zijn gemaakt en die er dus extra komen, ook heel goed rekening houden met de vorm waarin de subsidie

het beste kan worden gegeven. Ik ben er zelf altijd voorstander van om dit zo veel mogelijk op projectbasis te doen. Als overheid proberen we eigenlijk geen organisaties maar projecten te subsidiëren. Bovendien stop je dit in zaken waarvan je vindt dat dat typisch zaken zijn waarin de overheid moet investeren en die niet ook voor de markt beschikbaar moeten zijn.
Het openbaar maken van data is overigens natuurlijk iets wat de overheid vaak doet. Het is dus altijd interessant om daarin te investeren. Ik doe dat vaak, op diverse vlakken. Ik vind open data heel belangrijk, maar of je dat vervolgens stopt in een site ... Dat is inderdaad meer een marktactiviteit. Volgens mij moet het dus vooral gaan om datasubsidiëring en wat minder om de opbouw van de dingen daaromheen.
Ik kom op het terrein van de Staatssecretaris van I en M en op de fiets in de trein, waarover veel vragen zijn gesteld.

Voorzitter: Jacobi

Mevrouw **Visser** (VVD): Voordat u overgaat naar de fietsen in de trein, heb ik nog een specifieke vraag. De heer Smaling, een van de initiatiefnemers, gaf aan dat dit volgens de initiatiefnemers getoetst is aan de Wet markt en overheid en dat dit daarmee niet strijdig is. De Minister zegt dat zij marktverstoring tegen wil gaan en dat de markt juist de ruimte wil krijgen. Kan ik als toezegging noteren dat de Minister de subsidies dan wel de andere initiatieven die genomen gaan worden naar aanleiding van deze initiatiefnota en het aangenomen amendement, specifiek hierop gaat toetsen, evenals op de vraag of zij voldoen aan de Wet markt en overheid? Daarmee wordt immers voorkomen dat die subsidies en initiatieven de markt gaan verstoren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik toezeggen, want ik wil natuurlijk nooit in strijd met enige wet van ons eigen kabinet handelen.
De heer Bashir vroeg of de fiets vaker mee kan in de trein en wat er op dat vlak kan gebeuren. Tussen de Kamerleden onderling is al bediscussieerd dat de Staatssecretaris van I en M recent de concessie voor het vervoer over het hoofdrailnet heeft ondertekend. In die concessie is opgenomen dat de NS ervoor moet zorgen dat de reiziger tegen redelijke voorwaarden de mogelijkheid heeft om een fiets mee te nemen in de trein. De heer Bashir zei dat daar ook wel een bedrag tegenover mag staan. Dat is ook zo. Volgens mij wordt daarvoor € 6 gevraagd. Een fiets neemt natuurlijk ruimte in beslag in de trein en je moet ook voorzieningen treffen om die fiets daar veilig in te kunnen zetten. Ik denk dat het niet onredelijk is om daarvoor een vergoeding te vragen. Mochten de NS of andere vervoerders ervoor kiezen om voor promotionele redenen – het aantrekken van nieuwe groepen of noem maar op – zelf specifieke acties te doen, zoals dat ook is gebeurd bij de MerwedeLingelijn, dan zijn zij daar natuurlijk volledig vrij in. Vouwfietsen zijn in ieder geval gratis. Als € 6 onoverkomelijk is, is een vouwfiets dus gratis mee te nemen in de trein. Ik heb zelfs begrepen dat er tegenwoordig een elektrische vouwfiets bestaat. Het mogelijk maken van de fiets in de trein is volgens mij dus ook de bedoeling van de NS en andere vervoerders.

Voorzitter: Visser

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij haalt de Minister twee zaken door elkaar. Ik heb niet gezegd dat ik voor het betalen van de fiets in de trein ben. Mijn hele betoog was erop gebaseerd om de fiets buiten de spits gratis mee te kunnen nemen in de trein om zo fietsgebruik te stimuleren. Ik bedoelde het volgende. Als je de fiets ergens ophaalt en vervolgens ergens anders inlevert, kun je daar wellicht voor betalen. Maar wat je er nu voor moet

betalen, € 10, is veel te veel. Wellicht kan de Minister ingaan op dit aspect. Daarbij verwijs ik naar de onderzoeken die ik heb genoemd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht dat u over het meenemen van de fiets in de trein ook had gezegd dat er een vergoeding voor mocht worden gevraagd, maar kennelijk was dat niet het geval. Ik kom zo op het punt van het meenemen van de fiets naar een ander station.
Namens de Staatssecretaris van I en M beantwoord ik de vraag of kan worden toegezegd dat dit gratis kan zijn. Nee, dat kan ik niet toezeggen. In de discussie is net al gezegd dat er net een concessie is gesloten. Daarin wordt ook afgesproken welke kosten NS draagt en welke het Rijk. Dit is daarin niet meegenomen. Die discussie werd een maand geleden gevoerd in deze commissie. Misschien gebeurde dat in een ietwat andere samenstelling, maar volgens mij weet u in principe van uw collega's ook precies wat er en wel en niet wordt ingebracht. Dat laat onverlet dat, zoals de initiatiefnemers opperen, dit altijd weer kan worden ingebracht bij de evaluatie van de concessie. Te zijner tijd zal de Staatssecretaris dan ook moeten worden gevraagd om de financiële consequenties daarvan in kaart te brengen. Ik zal zorgen dat de Staatssecretaris aan NS en andere vervoerders, waarmee zij regelmatig in gesprek is, de wens van de Kamer overbrengt om meer en vaker fietsen te vervoeren en om dat, waar dat kan, gratis te doen. Ik zeg nadrukkelijk dat wij dat als Rijk niet kunnen en willen afdwingen omdat de Staatssecretaris en NS, en de Kamer in overdrachtelijke zin, net hun handtekening hebben gezet onder een nieuwe concessie. We zullen het positief ondersteunen, maar we kunnen het nu niet gratis aanbieden.
Er is gevraagd of de OV-fiets ook bij een ander station te stallen is. Ja, dat is het geval. De fiets kan bij een ander station worden ingeleverd, maar daar zit inderdaad een prijskaartje van € 10 aan. Als iemand naar een andere plaats toe fietst omdat hij wil genieten van het weer, dan mag hij de fiets daar afleveren, maar uiteindelijk moet die fiets weer teruggebracht worden. Daaraan zijn nu eenmaal kosten verbonden. De OV-fiets is een initiatief van het bedrijf NS. Dat is niet geregeld in de concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet. Het is een extra bedrijfsactiviteit. NS gaat dus ook over de kosten en de voorwaarden van deze service. NS zal ongetwijfeld meeluisteren met dit debat. Men kan dus altijd heroverwegen of men het voor minder kan doen. Ik denk dat NS het zelf ook een aantrekkelijke dienst wil laten zijn. Maar dit is nadrukkelijk iets waar de Staatssecretaris en ik niet over gaan. NS biedt dit als bedrijf aan als extra aanbod.
Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de OV-fiets niet beter beschikbaar kan zijn voor toeristen. In het Nationaal OV Beraad, het NOVB, wordt specifiek gekeken naar de mogelijkheden om de OV-fiets ook voor buitenlandse toeristen aantrekkelijker te maken.
Hiervoor geldt dezelfde riedel: het is de NS, dat is een bedrijf, het zit niet in de concessie. Maar ook hiervoor ben ik, net als voor de voorgaande punten, bereid om aan de Staatssecretaris te vragen om het beter beschikbaar maken van de OV-fiets als suggestie mee te nemen in de NOVB-actie.
Ik kom bij de onderdelen die vallen onder het Ministerie van EZ, namelijk de wandel- en fietsroutes vanuit recreatief perspectief. Mevrouw Jacobi heeft gevraagd in hoeverre je de evaluatie van de Natuurschoonwet zou kunnen aangrijpen om opnieuw te kijken naar de boerenwandelpaden. Zij gaf aan dat dit in het verleden nadrukkelijk onderdeel uitmaakte van het beleid. Zij heeft het gevoel dat dit nu tot een einde is gekomen. Zoals u weet, is het beleid voor de wandelpaden gedecentraliseerd naar de provincies. Het beeld is dat de provincies wandelen over boerenland in het algemeen goed aanpakken. De Natuurschoonwet wordt op dit moment inderdaad geëvalueerd. Ik zal aan mijn collega van EZ vragen of

dit punt daarbij meegenomen kan worden, zodat zij antwoord kan geven op de vraag hoe het ermee staat en of het nodig is om dit nog een extra impuls te geven. Ik denk dat we dit inclusief het recht op overpad en de vergoedingsregeling kunnen doen, zoals in de commissie is gevraagd.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Mijn beeld is een beetje dat we de hele wandelstructuur wegzetten als «dat is natuur, dat is EZ», en dat we van de fietsstructuur zeggen: oké, dat is Infrastructuur en Milieu. Mijn beeld is dat we juist in Nederland de fiets- en wandelstructuur zeker vanuit het oogpunt van infra en ruimtelijke ordening moeten beoordelen, als het gaat om doorsnijding en om verbetering. Dat zijn vaak ro-achtige zaken. Landpaden maken vaak deel uit van weer grotere structuren. Als zij gefinancierd worden omdat ze op privaat terrein liggen, hebben zij vaak geen uniforme en een heel ingewikkelde structuur. Die contracten zijn er vaak maar voor zeven jaar. Mijn verzoek aan de Minister was om eens samen met andere ministeries te bekijken hoe je dat uniformer kunt maken en je dat beeld rustiger en eenduidiger kunt maken. De evaluatie van de Natuurschoonwet is mijn eerste verzoek. Maar mijn tweede verzoek is om eens te bekijken hoe je samen aan eenduidigere financiering kunt doen als die nodig is, en hoe je er gezamenlijk een rustig ro-beleid op kunt voeren. Maatwerk in het gebied is daarbij het uitgangspunt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou graag mijn portefeuille willen verbreden met alles wat maar met ruimtelijke ordening te maken heeft, maar dat zal mij niet door elke Minister en Staatssecretaris in dank afgenomen worden. Want ik weet nog wel een paar terreinen die heel mooi samenhangen met mijn portefeuille. Ik denk dat het goed is dat we bevoegdheidsverdelingen hebben gemaakt. Dat wil ik ook zo laten. Dat laat onverlet dat we, als er een probleem is op de snijvlakken, op de grenzen, met elkaar aan de slag moeten. Mevrouw Jacobi vroeg: u hebt er toch weleens mee te maken bij de doorsnijdingen? Ik had het idee dat ik daarop net antwoord heb gegeven. Waar ik op rijksniveau doorsnijdingen veroorzaak, ben ik bereid om aan te geven welke keuzes we maken en om, bijvoorbeeld als we afwijken van een CROW-richtlijn, te zeggen waarom dat het geval is.
Mevrouw Jacobi gaf al aan dat boerenpaden vaak op privéterrein liggen. Dan kom je waarschijnlijk überhaupt niet met de rijksweginfrastructuur in aanraking. Maar als dat wel zo is, bijvoorbeeld omdat wij delen aan het onteigenen zijn – kijk naar Ruimte voor de Rivierprojecten – volgt hetzelfde programma. Je zit vroegtijdig aan tafel, je maakt met elkaar afwegingen, je bekijkt wat je wel en niet wil stimuleren en je bekijkt ook wat je maatschappelijke kosten-batentechnisch een goede investering vindt. Daar moet je transparant in zijn. Ik wil mijn verantwoordelijkheid op dat vlak gewoon nemen, maar ik proefde ook dat mevrouw Jacobi zei: kunnen we nog eens verder in beeld brengen wat je meer zou kunnen doen? Dan verwijs ik toch naar de evaluatie van de Natuurschoonwet, omdat een en ander daaronder valt. Ik kan in dat kader meteen vragen of uniformering een aantrekkelijke optie is of niet.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Volgens mij ben ik over dat laatste ondertussen wel tevreden. Er moet dus gezamenlijk overleg zijn over de vraag hoe je uniformere voorwaarden kunt realiseren. Dat zou ik wel heel belangrijk vinden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan kom ik op de bebording. Daar is niet zo veel over gevraagd, maar ik geloof dat het wel zijdelings aan de orde is geweest. We hebben in Nederland voor alle wandel- en fietsroutes uniforme rood-witte bebording. Daarnaast zijn er ook diverse andere bebordingen. Ik vind dat eigenlijk wel mooi. Per regio

of per doelgroep kun je bebording maken. Zo hebben ze volgens mij speciaal voor de heer Smaling, die in deze commissie toch nog weleens in zingen uitbarst, in Almere het zangfietspad. Op de borden daar staat: u mag hier vrij zingen. Ik heb inmiddels tweets gezien van andere provincies die dit ook willen. Ik kan me voorstellen dat men het in bijvoorbeeld Friesland of Limburg fijn vindt om iets in de eigen taal op de borden te schrijven. Daarom denk ik dat het heel belangrijk is om voor die wandel- en routestructuur en de bebording ervan, naast de rood-witte standaard die we hebben, vrijheden op decentraal niveau te houden. Wat betreft doelgroepen kun je heel veel verzinnen. Een Gooische Vrouwenpad of iets heel anders? Volgens mij zijn er juist in het toerisme en de recreatie zulke leuke en unieke dingen te verzinnen. Ik heb zelf lange tijd in Lisse gewoond. Twee, drie maanden per jaar stond daar alles in het kader van het toerisme, namelijk als de bollen uitkwamen. Daar werd door de gemeente volledig op ingezet. De rest van het jaar gebeurde er niet zo veel – misschien nu wel – maar dat was in ieder geval iets wat je echt zag gebeuren.

Er zijn ook steden in Nederland die constant opgaan voor fietsstad van het jaar. Denk ook aan Arnhem en Nijmegen die in 2017 het wereldcongres van de fiets zullen gaan hosten. Dat zijn natuurlijk mooie dingen, waarbij je ziet dat men ons fietsbeleid ook internationaal weet te waarderen.

Dat brengt me bij de vraag van de heer Bashir hoe we de inhaalslag kunnen maken om de bekendheid van ons wandel- en fietsaanbod te vergroten. Hij vroeg ook naar het NBTC. Het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen is zeer actief met het promoten van Nederland als fietsland. In alle programma's en activiteiten van NBTC Holland Marketing is veel aandacht voor fietsen. Op de website Holland.com is veel informatie te vinden over de recreatieve fietsmogelijkheden in Nederland. Wat dat betreft gebeurt er op dat vlak al veel.

Naar aanleiding van de vraag over SchweizMobil en over Bayern waren we een beetje aan het googelen op de iPad om te zien wat die initiatieven inhouden. Dat deed ik omdat ik het leuk vond om dat zelf ook even te zien. SchweizMobil is een stichting die eigenlijk vergelijkbaar is met onze topsector toerisme, zoals die bij EZ wordt gehanteerd. Naar aanleiding daarvan kwamen we nog wat verder. Ik zag ineens dat Minister Kamp in juli 2013 het topteam gastvrijheidseconomie heeft geïntroduceerd. Dat valt in een soort nationale raad voor toerisme, recreatie, horeca en vrije tijd. In december 2014 – de nota was eerder ingediend en daarom hebben de initiatiefnemers er wellicht geen kennis van genomen – is een totaal actieprogramma gemaakt. Daarin zitten allerlei onderwerpen. Hoe bevorder je de synergie tussen natuur, recreatie en ondernemerschap? Hoe verbeter je het klimaat voor de gastvrijheidssector? Dit soort vragen zijn daarin opgenomen. Het is dus een aanrader voor de initiatiefnemers om eens te bekijken wat er op dat vlak gebeurt. Je ziet dat er wat betreft de coördinatie tussen de verschillende overheidslagen op dit moment veel loopt en speelt.

Voor de provincies had ik nog een onderwerp klaarliggen, namelijk de Friese skeelertocht, maar daar is de heer De Rouwe al op ingegaan. Dan hoef ik dat niet meer te doen. Ook hun rol wilde ik graag bij voorbaat meenemen.

Om af te sluiten, ik zeg expliciet dat het in algemene zin niet gaat om het terugtrekken van bevoegdheden naar mij of naar collega's. Ik zeg ook expliciet dat wij fietsen en wandelen heel belangrijk vinden voor het recreëren, voor woon-werkverkeer en voor veiligheid. Daarom heb ik specifiek geantwoord op de opmerkingen dat er nog wat ontbreekt en op de vragen over de manier waarop het Rijk kan bijdragen. Ik heb toezeggingen gedaan over heel veel punten die ik zal doen of zal meenemen, zonder in de verantwoordelijkheid van anderen te willen treden.

De **voorzitter**: Dank u wel voor de beantwoording in eerste termijn. We kunnen direct doorgaan met de tweede termijn van de kant van de Kamer. Er is een spreektijdverdeling uitgereikt, waarbij de VVD en de PvdA vijf minuten hebben, de SP vier minuten en het CDA en D66 drie minuten. Ik stel vast dat er in totaal twee keer kan worden geïnterrumpeerd.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Er zijn wel debatten geweest waarbij ik minder tevreden aan de tweede termijn begon. Ik ben ook wel van het soort dat je tevreden moet zijn met wat je krijgt. Als je het onderste uit de kant wilt, kan het net de verkeerde kant op kantelen. Dat geldt ook voor het fietsbeleid. Ik heb gevraagd om fietsbeleid voor Nederland te formuleren en ik heb gezegd dat het Rijk aan zet is.
Eigenlijk krijgen we heel veel voor elkaar. De Minister zegt dat de rijksadviseur zich ermee gaat bemoeien. Alle eindjes worden aan elkaar geknoopt. Zij ziet zeker haar verantwoordelijkheid. Als ik nu heel formeel zou zeggen dat ik vind dat het Ministerie van I en M echt aan de lat staat voor het fietsbeleid, dan ontstaat er waarschijnlijk een soort stugheid omdat er verantwoordelijkheidsproblemen zijn, dus ik weet niet zo goed wat ik moet doen. Ik ben wel blij dat de Minister zich ervan bewust is dat er fietsbeleid voor elkaar moet worden gebracht.
Hoeveel minuten had ik?

De **voorzitter**: Vijf.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik ben dus tevreden, maar niet helemaal. Misschien kan de Minister mij nog een stukje tevredener maken. Ik ben tevreden met het antwoord om de CROW-methode leidend te maken en om met de Kamer afwijkingen door te nemen bij tracébesluiten. Wat dat betreft heb ik wel gekregen wat wij willen. Er is in principe positief gereageerd op het voorstel om de fiets op de trein gratis te laten zijn, als dat kan.
Ik wil samen met de collega's Bashir en Van Helvert nog wel een motie indienen over de regelingen voor onze wandelpaden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel aantrekkelijke wandelroutes gebruikmaken van onverharde paden, die veelal in beheer zijn bij particulieren;

van mening dat de boerenlandpadregeling niet optimaal functioneerde en dat de regelingen voor landgoedeigenaren in de Natuurschoonwet op punten verbeterd kunnen worden;

verzoekt de regering, mede aan de hand van buitenlandse voorbeelden en de resultaten van de evaluatie van de Natuurschoonwet 1928, te onderzoeken in welke vorm de toegankelijkheid van paden in beheer bij boeren en andere particuliere eigenaren het beste in Nederland georganiseerd kan worden;

verzoekt de regering tevens, zich samen met het Interprovinciaal Overleg (IPO) in te spannen voor het zo veel mogelijk uniformeren en structureel maken van regelingen op dit terrein;

verzoekt de regering voorts, de voorwaarden bij de regelingen beter uit te werken ten bate van logische doorgaande routes waarbij de toegankelijkheid niet nodeloos beperkt wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Jacobi, Bashir en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 8 (33 888).

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het is echt een verzoek aan de regering. Ik heb begrepen dat de Minister hierover zal overleggen met de Minister van EZ. Misschien moeten wij ook wel een beetje revolutionair denken bij dit soort zaken en op termijn bekijken of het wel logisch is dat het alleen maar bij EZ zit.
Misschien moeten we het slimmer maken, waardoor Nederlanders en toeristen uit het buitenland nog leuker en mooier kunnen wandelen in ons land. We moeten misschien ook een beetje out of the box denken. In deze motie wordt de regering in ieder geval opgeroepen om daar iets mooiers van te maken dan wat het nu is, ook financieel.
Mevrouw Visser wil een vraag in tweede termijn stellen. Dat is bijzonder.

De **voorzitter**: Namens de VVD wil ik graag een interruptie plaatsen naar aanleiding van de indiening van de motie. Ik heb de tekst nog niet voor mij gezien, maar bij het luisteren ernaar proefde ik dat mevrouw Jacobi bereid is om individuele contracten van mensen en hun bezit aan te tasten door hen te verplichten om een recht van overpad te realiseren. Misschien kan zij deze constatering direct uit de wereld helpen?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het is natuurlijk altijd heel moeilijk. Aan de ene kant is er het eigendomsrecht. Aan de andere kant is er de wens om in het publieke belang mooie wandel- en fietsroutes te hebben. Dit kan vaak in goed overleg worden opgelost. Er zijn veel buitenlandse voorbeelden van mooie constructies die in dit spanningsveld zijn bedacht. Mijn beeld is dat je uiteindelijk met enige tegemoetkoming, bijvoorbeeld uit de Regeling medebewind Gemeenschappelijk Landbouwbeleid of uit toeristenpotten, een heel eind komt om heel mooie wandel- en fietsstructuren mogelijk te maken. Met respect voor het eigendomsrecht zullen we hier dus toch iets mee moeten, want anders krijgen we nog meer kleine hokjes in ons land, die we niet willen.

De **voorzitter**: Mevrouw Jacobi wees al meteen op het spanningsveld tussen het eigendomsrecht en het publieke belang. Ik zag ook de uitdrukking van de heer Van Helvert toen zij dit noemde. In haar beantwoording zei mevrouw Jacobi al dat zij in de richting wil gaan van een situatie waarin het eigendomsrecht ondergeschikt wordt aan het publieke belang. Zij wil dat gaan bekostigen door allerlei regelingen.
Ik ben benieuwd hoe de andere indiener daarover denkt. Misschien kan de heer Van Helvert daar in zijn bijdrage nog een toelichting op geven. Mevrouw Jacobi geeft zelf aan dat er een spanningsveld is. Zij beantwoordt vervolgens niet de vraag, maar zij geeft wel aan dat zij voor zich ziet dat het publieke belang van wandelpaden zo groot is, dat die bekostigd zullen worden via allerlei subsidieregelingen. Wat ons betreft, is dat niet de manier. Misschien kan mevrouw Jacobi dat nog een keer duiden, ook in relatie tot de motie?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Nu daagt u mij uit om hier tot 18.00 uur over door te gaan. Ik ben helemaal niet blij met al die regelingetjes, met dat gepruts. Ik heb ook al meermalen aangekaart dat het momenteel allemaal

heel bureaucratisch geregeld is. Ik zou het geweldig vinden als we bijvoorbeeld zaken over doorsnijdingen als gevolg van geschillen over het recht van overpad eenvoudiger en mooier kunnen regelen. Dat zou heel erg helpen. Ik zou liever al die kleine regelingetjes overboord gooien, maar dat is tot op heden nog nooit gelukt. Als je de zaken mogelijk wilt maken voor recreatief gebruik, voor ommetjes en grotere wandelnetwerken, moet je toch vaak de beurs trekken. Dat zal u als liberaal wel aanspreken, maar ik zou het liever anders zien.
We moeten bekijken of we niet nog slimmere constructies kunnen verzinnen, waardoor er in de regio's nog meer wandelmogelijkheden worden gecreëerd. Volgens mij is deze initiatiefnota daar ook voor bedoeld. Aangezien dat privaat belang is, moet je daar vaak wel wat voor regelen. Of het nu ondergeschikt is of niet, ik hoop dat iedere eigenaar in Nederland toch een soort morele houding heeft en daar vanwege het publieke belang een bijdrage aan wil leveren. Of je daar nu € 0,35 de meter voor moet betalen of iets anders kunt bedenken, je zult in ieder geval iets moeten. Tenzij we onze hele wetgeving overhoop gooien en zeggen dat we overgaan op «public pass».
Ik heb al eens protesterende boeren in mijn tuin gehad toen ik dat opperde. Ik had aangegeven in welke gebieden dat interessant zou kunnen zijn. Dat was als een heel leuke stunt bedoeld, maar dat geeft wel het spanningsveld aan.
Ik ben vaak bij dit soort zaken, ook wel in gebieden, betrokken geweest. Een boer zegt dan heel vaak: ik wil het wel, maar dan wil ik geen honden. Je zit natuurlijk ook altijd met aansprakelijkheid en dat soort zaken. Ik blijf op zoek gaan naar mooie regelingen die dit soort zaken nog makkelijker maken. Straks hebben we Sander de Rouwe als gedeputeerde. Hij heeft dan ook dat soort regelingen nodig om er niet 25% maar 100% van te maken. Ik zeg ook tegen de VVD: doe mee om hier wat moois van te maken.

De **voorzitter**: Dat is een heel uitgebreid antwoord. Ik stel voor dat we het kort houden als we reageren op een interruptie. De heer Van Helvert geeft al aan dat hij er in zijn eigen bijdrage ook nog iets over zal zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Allereerst mijn complimenten voor de wijze van beantwoording door de initiatiefnemers. Het viel mij op dat zij met verve de initiatiefnota hebben verdedigd. Ook als ik naar de beantwoording luister, hoor ik dat de indieners zich flink verdiept hebben in het onderwerp. Zij weten waar zij over spreken. Ik hoorde de Minister ook vissen naar complimenten, dus ik zal mijn complimenten meteen aan de Minister overbrengen voor haar beantwoording.
Ik kijk nog steeds met positiviteit naar de antwoorden van de Minister, bijvoorbeeld als het gaat om het Pieterpad. Ik ga ervan uit dat de Minister zich toch ervoor zal inzetten om dat te behouden. Het zou mooi zijn als de Minister een brief zou kunnen opstellen met haar inzet en de uitkomst daarvan, want het is toch een belangrijk historisch pad, het langste en bekendste pad van Nederland. Wellicht kan de Minister binnen zes weken een brief aan de Kamer doen toekomen waarin we te horen krijgen of het gelukt is en wanneer het honderd procent zeker is dat het veiliggesteld is. Hetzelfde geldt voor de Omgevingswet. Daar komen we nog met elkaar over te spreken, maar ik heb op dat punt ook goede verwachtingen van de Minister. Op het moment dat je de inwoners, de fietsers en de wandelaars het goede gevoel geeft dat zij erbij betrokken worden en dat er naar hen geluisterd wordt, creëer je geen weerstand. Dan heb je vooraf al op een goede manier de belangen vertegenwoordigd, waarbij mensen zich betrokken voelen en kunnen meespreken. Dan is er ook geen frustratie. Op het moment dat zij gaan wandelen of fietsen, kunnen zij gewoon genieten van de natuur. Dan zullen zij niet gefrustreerd zijn en denken: als er nou naar mij geluisterd was of als er met onze belangen rekening

gehouden was, had ik kunnen doorlopen, maar nu moet ik omlopen over een lelijk stuk, terwijl het mooie stuk platgewalst is. Dat soort dingen kunnen worden voorkomen. Daar komen we met elkaar over te spreken bij de behandeling van de Omgevingswet.
Ik heb nog twee moties. Ik begin met de motie over de CROW-methode.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de belangen van fietsers en wandelaars betrokken dienen te worden bij de aanleg van nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuur;

van mening dat enkel in uitzonderingsgevallen van de CROW-methode kan worden afgeweken;

verzoekt de regering:
- bij tracébesluiten de Kamer inzicht te bieden in de gemaakte belangenafweging tussen mobiliteit van het snelle en van het «doorkruiste» langzamere verkeer;
- bij afwijken van de CROW-methode dit duidelijk te motiveren;
- belangen van fietsers en wandelaars in een vroegtijdig stadium mee te wegen en belangenorganisaties van langzaam verkeer te consulteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Van Helvert, Jacobi en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 9 (33 888).

De heer **Bashir** (SP): Dan mijn laatste motie. De inhoud spreekt voor zich.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat treinen buiten de spits vaak veel onbenutte ruimte hebben die toeristen en dagjesmensen graag gebruiken om met de fiets in de trein op stap te gaan;

overwegende dat een proef bij de MerwedeLingelijn met gratis fietsvervoer 1.500 fietsreizigers per dag opleverde, waarvan een substantieel deel extra klanten, en dus extra omzet;

verzoekt de regering, in overleg met spoorvervoerders en het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer het voorstel uit te werken om fietsvervoer in de trein buiten de spits en in de weekenden waar mogelijk gratis te maken;

verzoekt de regering tevens, in overleg met spoorvervoerders en het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer te bezien hoe de lege treinstoelen buiten de spits en in het weekend gevuld kunnen worden via een aantrekkelijk productaanbod voor recreatieve wandel- en fietstoeristen;

verzoekt de regering voorts, de Kamer hierover voor het zomerreces nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Van Helvert, Jacobi en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 10 (33 888).

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Mevrouw Visser vroeg iets over het eigendomsrecht. Het CDA komt niet aan het eigendomsrecht; laat ik dat even vooropstellen. Je kunt op allerlei manieren mensen met eigendom, zoals agrariërs, verleiden en stimuleren om mee te werken. Je kunt met hen in overleg treden om mee te werken. Maar wij zijn er geen voorstander van om dat op welke wijze dan ook te verplichten. Daar wordt in de motie ook zeker niet om gevraagd. In de motie wordt het kabinet gevraagd om te onderzoeken hoe wij dit het beste zouden kunnen doen en daarbij voorbeelden uit het buitenland aan te reiken. Mocht het kabinet naar aanleiding daarvan naar de Kamer terugkomen met een idee om agrariërs of andere mensen met eigendom te verplichten om mee te werken of om het eigendomsrecht aan te passen, zullen wij het daar zeker niet mee eens zijn. Dit ter geruststelling of niet van deze of gene.
De heer Smaling komt in tweede instantie terug op mijn vraag over het overleg met de provincies. Ik vind dat wel belangrijk. Wat mij betreft hoeft niet in detail te worden uitgeweid over wat de provincies allemaal hebben gezegd. Het gaat mij erom: wat vinden de provincies er nu van? Als van de provincies het geluid komt «wij vinden het eigenlijk niets», dan moeten wij daar iets mee. Maar ik vermoed niet dat dit het geval is, want dan zouden wij het waarschijnlijk al hebben gehoord. Een heel enthousiaste en gemotiveerde toehoorder van dit debat, tevens wethouder van een grote gemeente in het midden van ons land, twitterde al dat er met vier provincies contact was geweest. Dat zijn er vier. Ik vind het van belang om dat even te horen. Ik vervolg mijn betoog, ervan uitgaande dat de provincies zullen zeggen: wij vinden dit een goed plan. Ik zeg daarbij dat het CDA het van belang vindt dat één Minister, één departement, de samenhang bewaakt. Anders krijg je juist het toppunt van integraliteit en dat leidt tot stilstand. Dat willen wij zeker niet.
Het is wel belangrijk dat het kabinet echt aan de slag gaat. Om dat te benadrukken en zeker ook om de waardering vanuit het CDA tegenover de initiatiefnemers uit te spreken, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat per jaar 480 miljoen wandelingen en 200 miljoen recreatieve fietstochten gemaakt worden;

van mening dat een aantrekkelijk fiets- en wandelnetwerk een belangrijke bijdrage levert aan de gezondheid van onze bevolking, de leefbaarheid van Nederland, de recreatieve sector en toerisme vanuit het buitenland;

constaterende dat Nederland zijn enorme potentieel aan recreatieve wandel- en fietsmogelijkheden niet optimaal benut op dit moment;

verzoekt de regering, het gedachtegoed uit de initiatiefnota Een stap vooruit over te nemen, de voorstellen uit de nota op te pakken als bouwstenen voor op te stellen landelijk fiets- en wandelbeleid en hier jaarlijks interdepartementaal over te rapporteren bij de begroting van I en M,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert, Bashir en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (33 888).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank allen aan de overkant van de tafel voor alle antwoorden. Ik wil graag nog even terugkomen op twee punten; allereerst de fiets-MKBA. In het rapport van de rijksadviseurs kunnen wij lezen dat fietsmaatregelen nog slechts zelden worden meegenomen als projectalternatief in bestaande MKBA's en dat er nog veel kennis ontbreekt om de effecten van fietsmaatregelen goed in te schatten. Ik dacht dat ik de Minister dat laatste ook wel hoorde erkennen. Er moet nog veel kennis worden ontwikkeld over de manier waarop je de fiets goed kunt meenemen in die MKBA's. Ik vraag de Minister om voor het MIRT nog eens even voor ons op een rijtje te zetten hoe de fiets kan worden meegenomen en welke kennis er nog wordt ontwikkeld, zodat wij ervoor kunnen zorgen dat de fiets echt als projectalternatief in de MKBA's beter kan terugkomen. Ik had daarover een motie in voorbereiding, maar ik geef haar liever eerst de kans om de Kamer te informeren.
Ik vraag om die toezegging, opdat ik de motie niet hoef in te dienen. Aan de non-verbale communicatie van de Minister zie ik dat ik dat risico gerust kan nemen.
Dan het punt van de bredere fietspaden. Ik ben blij met een aantal van de acties die al lopen, maar ik wil dit punt heel graag hoog op de agenda houden. Het is goed om te horen dat voor het einde van het jaar een herziening plaatsvindt van de richtlijn voor een veilige breedte van fietspaden, gezien de ontwikkeling van het fietsen. Ik vraag de Minister om ons daarover te informeren. Daarnaast zou ik het goed vinden als wij uit al die plannen die de gemeenten bij de Minister hebben ingediend, met elkaar tot een soort topknelpuntenlijstje zouden kunnen komen. Ik hoop dat de Minister wil bekijken welke rol zij in aanvulling op de primaire verantwoordelijkheid van de gemeenten kan spelen om deze problematiek op te lossen. Misschien kan zij ook best practices verspreiden. Daarom dien ik de volgende motie in, die ik zal aanhouden totdat wij de informatie hebben ontvangen over de nieuwe CROW-richtlijn, want die laat ons zien hoe groot de problematiek is. Een debat is wat D66 betreft altijd een ontwikkeling van gedachten. Hier en daar is er in de motie wat gestreept. Ik zal nog een nette, herziene versie verzorgen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat steeds meer mensen fietsen, en er steeds meer fietsen met verschillende afmetingen en snelheden op het fietspad rijden;

constaterende dat hierdoor fietspaden te smal zijn geworden en dit leidt tot gevaarlijke situaties;

verzoekt de regering, samen met gemeenten te onderzoeken wat de grootste knelpunten zijn met betrekking tot de aanpak van te smalle fietspaden en hoe deze kunnen worden aangepakt, en welke rol de regering daarin kan spelen in aanvulling op de primaire verantwoordelijkheid van de gemeenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Helvert, Bashir en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 12 (33 888).

Voorzitter: Jacobi

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik dank alle betrokkenen voor de beantwoording. In tweede termijn zullen er nog twee aanvullende vragen van de indieners komen; daar kijk ik naar uit. Er is daarnet een motie ingediend over het steunen van het gedachtegoed van deze initiatiefnota. Net als de Minister heb ik erop gewezen dat fietsen bij Nederlanders hoort, zoals ijs bij Eskimo's. Het zit in ons, het is van ons. Het is een integraal onderdeel van ons hele doen en laten, van ons dagelijks leven, en fietsen is daarmee van ontzettend groot belang. Daarom is het belangrijk om het fietsen mee te wegen in de mobiliteitsbehoefte. Wij willen er echter wel voor waken dat wij via het ov-beleid inkomensbeleid voeren. Ik wacht in dat opzicht de beantwoording van de heer De Rouwe af.
Wij willen geen decentralisaties terugdraaien, want die zijn bewust ingezet. Ik zie tal van voorbeelden op lokaal en regionaal niveau waarin goed wordt samengewerkt en waarin men bekijkt hoe men dingen met elkaar kan verbinden. Wij kunnen namelijk niet vanuit Den Haag regelen wat er in Friesland, Noord-Holland en Zuid-Holland precies op welk niveau moet plaatsvinden. Het debat moet daar in de gemeenteraden en provinciale staten worden gevoerd.
Wat wij ook niet willen, is dat wij de markt gaan verstoren. Voor datgene wat de markt zelf kan oppakken, voor waar de markt zelf kansen ziet, moet de markt vooral de ruimte krijgen. Ik ben daarom blij met de toezegging van de Minister.
Waar wij ook voor willen waken, is dat wij allerlei administratieve lasten gaan opleggen, of het nu bij de waterschappen is of bij andere partijen, voor de informatiebehoefte van de Kamer. Daarbij doe ik de constatering dat wij er als Kamer niet over gaan. Wij kunnen allerlei informatie gaan opvragen en krijgen, maar als de besluitvorming elders ligt, is het een beetje de vraag waar wij partijen mee opzadelen met onze vragen om meer informatie en papier richting Kamer. Wat ons betreft kan dat niet de bedoeling zijn.
Wat wel de bedoeling moet zijn, is dat er ruimte blijft voor maatwerk. Ik wil de balans bewaken, die volgens mij ook de indieners beogen: niet alles vastleggen, maar de discussie aangaan. Zo zie ik ook de toezegging van de Minister als het gaat om de CROW-richtlijn en om principes als «de veroorzaker betaalt». Die afweging moet altijd worden gemaakt in relatie tot andere belangen die worden meegenomen. Het wordt nader uitge-

werkt in de Omgevingswet. Wij zullen dan bekijken wat er allemaal ligt en wat dat betekent voor de discussie.
Ik ben blij met de constatering van in ieder geval het CDA dat het eigendomsrecht overeind moet blijven. Dat recht is namelijk voor ons een belangrijk uitgangspunt voor de verdere uitwerking.
Ik heb nog een vraag aan de Minister naar aanleiding van haar beantwoording van de vragen over de ecoducten. De Minister weet dat dit een van mijn favoriete onderwerpen aan het worden is, juist omdat die ecoducten niet of nauwelijks worden gebruikt en we er de afgelopen jaren wel ongeveer 500 miljoen aan hebben besteed. De Minister geeft aan dat 9 van de 32 tunnels worden gebruikt en dat er «ja, mits» wordt toegepast. Kunnen er nog meer tunnels worden gebruikt? Is negen het maximale aantal of is er ruimte om het aantal uit te breiden? Dan zou er in ieder geval iemand door die tunnels lopen of fietsen.

Voorzitter: Visser

De **voorzitter**: We gaan direct door naar de tweede termijn van de indieners en de Minister. Ik stel voor dat we ons beperken tot maximaal twee interrupties.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik bedank iedereen die gesproken heeft sinds ik mijn mond hield. Over het algemeen was wat er werd gezegd, inclusief de kritische noten, bevredigend. Ik was niet van plan om deze keer in zingen uit te barsten, maar als het dan een nummer van Queen zou worden, dan ... Aan de Minister de huiskamervraag welk nummer het zou zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: I want to break free.

De heer **Smaling**: Ik weet niet of ik dit goed kan rekenen.
Ik moet twee vragen nog beantwoorden. De eerste vraag betrof de inbreng van de provincies. De heer Hoogland heeft de heer Van Helvert voor een deel al bediend. De initiatiefnemers hebben gesproken met gedeputeerden uit de provincies Gelderland, Utrecht, Drenthe en Noord-Brabant en schriftelijke reacties ontvangen van Noord-Holland, Zuid-Holland, Friesland, Overijssel en Zeeland. Dat zijn ze niet allemaal, maar het zijn wel een heleboel provincies. Veel provincies hadden als hoofdreactie dat ze het eigenlijk slecht vonden dat er bij de decentralisatie van natuurmiddelen een korting is doorgevoerd en de financiering van de landelijke netwerkbeheerders min of meer over de schutting is gegooid. Zo is het ook wel getypeerd. Daardoor kwamen de provincies met een probleem te zitten. Bedacht moet worden dat de decentralisatieoperatie relatief kort voor die gesprekken had plaatsgevonden.
De provincies die geconsulteerd zijn, vinden allemaal dat het Rijk zijn verantwoordelijkheid moet nemen als cofinancierder van de netwerkorganisaties. Dat is inmiddels in een amendement geregeld. Hierbij speelt ook een rol dat het grondgebruik door en het grondbezit van de provincies een lappendeken is. In Drenthe, echt een staatsbosbeheerprovincie, is het specifieke probleem dat een relatief groot deel van het fietspadennetwerk gelegen is op het terrein van Staatsbosbeheer. Voor de provincie is het wegvallen van de financiering voor onderhoud en beheer van deze paden daardoor een relatief groot probleem. In Noord-Brabant was de afstemming van de activiteiten van het provinciale routebureau met de landelijke netbeheerders een belangrijk gespreksthema. Er is dus specifieke input uit de provincies gekomen, al naar gelang hun relatieve aandeel in deze fiets- en wandelkwesties.
De portal is aangekaart door mevrouw Van Veldhoven. Ik kan daar het volgende over zeggen. De initiatiefnemers hebben niet bepleit dat er per se een publieke portal voor de wandel- en fietstoerist moet komen.

Aanbeveling 31 uit de nota stelt slechts dat het cruciaal is dat de buitenlandse toerist de relevante informatie gemakkelijk moet kunnen vinden. Dat kan door publieke, private of hybride initiatiefnemers gebeuren. Een effectief voorbeeld van zo'n publiek-privaat initiatief is Sweiz Mobil, een initiatief waarover de heer Hoogland eerder sprak. Overigens is het te allen tijde mogelijk dat meerdere initiatiefnemers een eigen portal bouwen, al dan niet gericht op een specifieke doelgroep. Een van de initiatiefnemers heeft in het voortraject gesproken met VVV Nederland, die een toeristische portal exploiteert. Dat portal biedt dan ook weer potentie voor uitbouw met relevante informatie voor de wandelaar en de fietser.
Voorzitter. Ik hoop dat ik hiermee de resterende vragen adequaat heb antwoord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik neem het vervolg ter hand. Namens de initiatiefnemers zal ik kort reageren op het verhaal van de Minister over het afwijken van de CROW-richtlijnen. De Minister heeft toegezegd om de Kamer te informeren als het aan de orde is bij een tracébesluit.
Het gaat er niet alleen om dat je het meldt, maar ook dat je aangeeft waarom je afwijkt van de CROW-richtlijnen. Daar gaat het ons in de kern om. Daarom noem ik het ook. In deze tweede termijn wil ik dan ook de volgende oproep doen aan de Minister. Wij willen zo min mogelijk afwijken van die richtlijnen, zeker als het gaat om doorkruising. Als een en ander bij een nieuwe aanpak moeilijk wordt of echt niet kan met een fietspad of een wandelpad, dan wil ik de Minister ertoe oproepen om dat onderbouwd aan te geven. Overigens hopen wij dat niet, want wij willen dat juist stimuleren en daar juist meer aandacht voor vragen in een vroegtijdig stadium. Dat is ons centrale punt in de nota. Ik hoop dat de Minister daar nota van neemt.
Dan kom ik op de algemene motie van meerdere leden om hier een keer per jaar op terug te komen. Ik wil benadrukken dat interde ... interper... interdepentmentaal ... Ik was al aan het zoeken welk Fries woord wij daarvoor hebben, maar laat ik het gewoon in mijn eigen woorden zeggen. Ik hoor dat er meerdere ministeries bij zijn betrokken. Dat hoor ik de Minister ook zeggen. Laten wij ervoor zorgen dat er meerdere ministeries bij betrokken zijn op het moment dat er verantwoording wordt afgelegd in de Kamer bij de begrotingsbehandeling van I en M in het najaar.
Ik wil het wandelen even benadrukken. Heel vaak is hier het woord «fiets» gevallen. Dat begrijp ik wel, maar het feit dat de term «wandelen» zo weinig viel, bevestigt in onze ogen dat daar te weinig aandacht voor is, ook vanuit het land. Ik wil de Minister, met name het Ministerie van EZ, ertoe oproepen om hier echt notie van te nemen en grotere betrokkenheid bij te tonen. Ik wil haar vragen om, mocht de motie aangenomen worden, met meerdere ministers voor de zomer de in de nota genoemde maatregelen langs te lopen en elkaar even aan te kijken en te vragen: wat kunnen wij doen om die stap vooruit letterlijk en figuurlijk met elkaar te maken?
Er is nog een vraag gesteld door de VVD die ik in eerste termijn niet kon beantwoorden, namelijk: gaat deze nota ook uit van inkomenspolitiek? Ik snap de vraag. Ik denk dat het gaat om aanbeveling 22: het verdient aanbeveling om een landelijke kortingsformule te ontwikkelen en daarbij ook rekening te houden met financiële redenen. Ik denk dat dat de opmerking was. Wij bedoelen hiermee te zeggen dat er soms lokale kortingsmaatregelen zijn vanuit allerhande ideeën, heel soms ook landelijke. Dat kan ook. Het is ook slim om dat soms lokaal te doen, maar onze oproep is: bekijk of je af en toe een aantal aantrekkelijke maatregelen kunt nemen vanuit het landelijk beraad om mensen die er om wat voor reden geen gebruik van maken, bijvoorbeeld omdat ze gebruikmaken van de auto, aan te moedigen zodat zij in de weekenden en in het dal die reisproducten zien. Wellicht was er bij individuele leden de behoefte om

via deze nota aan inkomenspolitiek te doen, maar dat is niet het oogmerk geweest van deze opmerking. Het was meer een kwestie van: heb daar aandacht voor en kijk of je ook andere doelgroepen vanuit het fietsen en wandelen in de trein kunt krijgen. Daar zit dus geen inkomensafhankelijke notie achter. Ik weet dat die woorden soms wat rillingen teweeg kunnen brengen bij diverse partijen, maar dat is hierin niet beoogd.

De **voorzitter**: Voordat ik het woord aan de heer Hoogland geef, meld ik dat mevrouw Van Veldhoven zich keurig heeft afgemeld. Zij had om 15.30 uur een andere afspraak. Ik stel voor dat wij naar de heer Hoogland gaan en dan naar de Minister, die hetzelfde probleem heeft.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Er stonden geen vragen meer open voor mijn deel van de beantwoording. Dan rest mij niets anders dan het handschrift van mevrouw Van Veldhoven voor te dragen voor de evaluatie van de Natuurschoonwet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Allereerst reageer ik op mevrouw Jacobi, die niet wist of ze nou tevreden of niet tevreden moest zijn. Zij was een beetje tevreden maar nog niet helemaal. Haar vraag was: in hoeverre bestaat er een fietsbeleid? Daar zullen wij het ook over hebben bij de bespreking van de motie-Van Helvert c.s. op stuk nr. 11, waarin wordt gevraagd om het wandel- en fietsbeleid vast te leggen. Dan kom ik er even op terug, in die zin dat wat mij betreft een en ander in het MIRT vastgelegd kan worden. Ik zal in ieder geval mijn eigen beschrijving erbij geven.
De motie-Jacobi c.s. op stuk nr. 8 gaat in op de regeling van de wandelpaden. Die motie ligt op het terrein van mijn collega, de Staatssecretaris van EZ. Ik heb al aangegeven dat ik haar zal vragen om bij de evaluatie van de Natuurschoonwet mee te nemen hoe om te gaan met die boerenwandelpaden en de uniformering. Ook wordt in de motie gevraagd om regelingen op dit terrein zo veel mogelijk te uniformeren en structureel te maken.
Ik kan en wil niet op het terrein van een collega nu al dit soort toezeggingen doen. Dat vind ik echt heel complex en ik zou het zelf ook niet prettig vinden als een collega dat op mijn terrein zou doen. Ik vraag de indieners dus om de motie aan te houden tot de evaluatie van de Natuurschoonwet, waarvan ik begrijp dat die dit jaar gaat komen. Dan kan dit ook in die context worden behandeld. De indieners hebben gezien dat ik er niet onwelgevallig tegenover sta om het met mijn collega over dit soort regelingen te hebben, maar in de motie wordt wel het een en ander vastgelegd. Ik verzoek de indieners dus om te bekijken of zij de motie tot die tijd kunnen aanhouden. Anders moet ik de motie ontraden, omdat ik dit niet wil beloven namens de Staatssecretaris van EZ.

De **voorzitter**: Mevrouw Jacobi, houdt u de motie aan?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Dat overweeg ik nog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir vroeg of ik in een brief kan opnemen hoe de discussie over de N35 is afgelopen. Ik zal de Kamer in een brief weergeven hoe de discussie over de N35, specifiek met betrekking tot de wandelpaden, is gegaan. Ik denk wel dat dat binnen zes weken moet plaatsvinden. Als dat niet tot de mogelijkheden behoort, zal ik dat de Kamer laten weten. Ik laat de Kamer dus weten hoe de discussie over die specifieke punten is gegaan of nog loopt, want ik weet niet precies in welke fase dit zit.
De heer Bashir heeft een motie ingediend over het CROW. Volgens mij heb ik alle punten van die motie al toegezegd. De regering wordt verzocht om bij tracébesluiten de Kamer inzicht te bieden in de gemaakte belan-

genafweging tussen mobiliteit van het snelle en het «doorkruiste» langzamere verkeer, afwijkingen daarvan duidelijk te motiveren en de belangen van fietsers en wandelaars in een vroegtijdig stadium mee te wegen. Mijn beleid op dat vlak is bekend: in plaats van te roepen dat de motie ondersteuning van het beleid is, zeg ik dan altijd dat de motie daarmee overbodig is, omdat ik het gevraagde al volledig heb toegezegd. Dan is het aan de indieners of zij de motie alsnog in stemming willen brengen of dat zij mijn toezegging voor lief nemen.
Ook de volgende motie is van de heer Bashir en is ook ondertekend door een aantal andere Kamerleden. Die motie gaat over de treinen buiten de spits. In de NOVB-werkagenda die binnenkort naar de Kamer komt, staat wanneer het NOVB het onderzoek naar het doen van een specifiek voor toeristen aantrekkelijk aanbod gereed heeft. Ik wil daar niet op vooruitlopen. De wens om de fiets in de trein bij de NS gratis te maken, verschuif ik graag naar het overleg van de Kamer met de Staatssecretaris over de concessie. Volgens mij vindt dat overleg binnenkort plaats. Ik moet de motie zoals die nu luidt, dus ontraden, omdat zij nu, vooruitlopend op de discussie die daarover zeer binnenkort zal plaatsvinden, bij mij wordt ingediend. De Staatssecretaris is uiteindelijk degene die samen met het NOVB en de diverse vervoerspartijen hier wel of niet een deal over kan maken. Ik kan die inschatting nu ook niet voor haar maken. Ik verzoek de indieners dus om, als zij dat willen, dit binnenkort in het overleg met de Staatssecretaris over de concessie aan de orde te stellen.
Ik kom bij de motie van de heer Van Helvert over een aantrekkelijk fiets- en wandelnetwerk. Ik moet zeggen dat ik dit de moeilijkste motie vind. De motie vraagt mij om het gedachtegoed uit de nota over te nemen, de voorstellen op te pakken en als bouwstenen voor een landelijk fiets- en wandelbeleid te gebruiken. We hebben een deel van de voorstellen hier bediscussieerd. Niet iedereen zat daar op alle punten op dezelfde wijze in. Het omarmen van alle voorstellen is dus complex. Ik heb in de beantwoording van de vragen ook al aangegeven dat ik de nota niet op alle punten overneem, maar die punten hebben we hier nu niet opnieuw bediscussieerd. Dat maakt de motie dus al heel lastig. Vervolgens wordt er verzocht om een landelijk fiets- en wandelbeleid op te stellen, terwijl wij het hier hebben gehad over het feit dat wij het fiets- en wandelbeleid niet overnemen van de decentrale overheden. Ik ben dus een beetje zoekende, want de dingen die wij zelf doen, beschrijven wij altijd al.
Zoals ik de motie lees, kan ik niet anders dan haar ontraden. Daar wil ik dan wel tegenoverstellen dat ik bij het MIRT – dat was een vraag die ik in eerste termijn niet had beantwoord, maar die hier wel aan de orde was – graag inzichtelijk wil maken wat wij specifiek doen op het gebied van het fietsbeleid, zowel aan de Beter Benuttenkant en de fietsinfrastructuur, als aan de kant van de stations en het ov. Ik kan natuurlijk ook aan de andere collega's vragen wat zij daar op hun terrein specifiek aan doen. Het maken van nieuw beleid vind ik echter heel complex, nog los van het feit dat er geen budget, geen fte's en dergelijke tegenover staan. Dat is ook niet wat ik u hier hoorde vragen. Ik hoorde de commissie iets heel anders vragen, namelijk om in te spelen op de gaten die er vallen en om de overlap te organiseren. Ik meen dat ik dat ook al toegezegd heb.
Ik denk wel dat de motie goed bedoeld is, want u wilt met u allen dat er een integraal fietsbeleid is, maar de weidsheid van het verzoek doet mij schrikken. Daarom ontraad ik haar. Ik beloof dat ik in overleg met EZ en de provincies zal zorgen dat er een meer integraal beeld komt, maar het gaat niet om alle voorstellen uit de nota, inclusief jaarlijkse rapportages met nieuw beleid.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Minister zegt dat de weidsheid van de motie haar wat met angst vervult. Het gaat er echter om dat één Minister zegt: ik voel mij verantwoordelijk voor de samenhang van dit geheel. We vinden het Kamerbreed belangrijk dat we een goed fiets- en wandelpa-

denbeleid hebben. Dat niet alle verantwoordelijkheden daarvoor bij de rijksoverheid liggen, maar dat er ook verantwoordelijkheden liggen bij de provincies en de gemeenten, is helder. Dat kan echter onderdeel zijn van een discussie die we elk jaar zouden kunnen hebben om te kijken of het loopt zoals we dat willen en of dat in de geest is van wat deze nota uitstraalt. Dat een kabinet niet elk punt misschien tot in detail kan uitvoeren, kan ik mij heel goed voorstellen, maar dat kan dan ook onderdeel zijn van de rapportage die het kabinet elk jaar aanbiedt. Dat is de bedoeling van de motie en ik vraag de Minister om haar ook op die manier te lezen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als ik de motie zo mag lezen dat de bevoegdheden die we met elkaar hebben afgesproken, de bevoegdheden zijn, dan kan ik gewoon rapporteren over wat wij doen en over wat andere ministeries doen, voor zover dat zinvol is, want je wilt niet op alle details weten wat er op provinciaal en lokaal niveau gebeurt. Als ik haar zo mag interpreteren, dan kan ik daar wel mee uit de voeten. Ik wil dan voorstellen om in eerste instantie in het MIRT aan te geven wat er op het fietsenvlak gebeurt. Op die manier kan ik er dan vorm aan geven. Wat betreft het wandelen gebeurt er op mijn ministerie niets. Misschien wel bij EZ; dat zou ik moeten nagaan.

De **voorzitter**: U geeft aan dat u daar bij het MIRT op in kan gaan. Bedoelt u dan het overleg in het voorjaar?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, dan bedoel ik de MIRT-rapportage die we maken en waarin we beschrijven wat we doen met de wegen, de vaarwegen en de spoorwegen. De fiets zit in verschillende projecten, zoals Beter Benutten. Ik proef echter dat de Kamer graag wil dat ik een aparte bladzijde maak over wat er met de fiets wordt gedaan. Dat kan ik doen. Die stukken worden altijd in het najaar samen met de begroting verstuurd. Dat betreft dan de begroting I en M-materiaal. Nogmaals, ik zal dan aangeven wat mijn inzet zal zijn. Ik vind die beperking wel heel belangrijk.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik hoor de Minister zeggen: ik kan dan wel rapporteren, misschien bij het MIRT of misschien elders een bladzijde, waarin ik zal aangeven wat wij met fietsen doen. Het gaat er echter om dat het kabinet een bepaalde verantwoordelijkheid voelt om de samenhang aan te geven voor fiets- en wandelpaden en het beleid daarop. Om te voorkomen wat de Minister nu eigenlijk schetst, is mijn vraag of één Minister of één departement zich daar verantwoordelijk voor wil voelen. Dat is misschien wel het belangrijkste wat de zojuist ingediende motie behelst. Dit sterkt mij wel in de gedachte om de Kamer te vragen wat zij daarvan vindt, want ik heb het idee dat de Kamer dit een heel belangrijk issue vindt. Los van de vraag of alle partijen achter alle uitgangspunten van deze nota staan, vinden wel alle partijen het belangrijk dat we hier wat van vinden.
In die zin vind ik het juist belangrijk dat er op de fiets- en wandelpaden als geheel wordt gereageerd. Ik denk dat deze Minister dat moet doen, maar goed, het kabinet kan natuurlijk in al zijn wijsheid beslissen dat een andere Minister het departement vertegenwoordigt dat hiervoor verantwoordelijk is.

De **voorzitter**: Ik denk dat het dilemma is dat het in de motie breder geformuleerd is dan de specifieke vraag die u nu stelt, mijnheer Van Helvert, maar de Minister zal er verder op ingaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is inderdaad het dilemma. Als het alleen zou gaan om de fietsinfrastructuur en de

fietssnelwegen die we hebben gemaakt... Maar alles wat te maken heeft met toerisme en recreatie zit gewoon niet bij ons in de portefeuille. De beleefdheid is altijd om geen toezeggingen te doen op andermans portefeuille en iets daaruit niet over te nemen in je eigen begroting. Tegelijkertijd hoor ik de Kamer zeggen: er zit iets in diverse ministeries, dus kunt u het gezamenlijk presenteren? Wij zullen ernaar moeten zoeken hoe en waar we dat het beste kunnen gaan doen. Dat is de reden waarom ik de heer Van Helvert om veel meer vrijheid verzocht dan de manier waarop het in de motie geformuleerd staat. Ik hoor hem die vrijheid geven, zowel in de vormgeving als in waar het gerapporteerd gaat worden. Ik hoop dat we er met deze toezegging uit kunnen komen en dat we niet meer met elkaar vastzitten aan de tekst van deze motie. Maar het is aan de indiener om dat te bepalen.
Ik kom bij de motie-Van Veldhoven c.s. op stuk nr. 12 over het CROW, hoewel de motie is aangepast, waardoor het woord «CROW» er niet meer in voorkomt. De indieners verzoeken om samen met de gemeenten te onderzoeken wat de grootste knelpunten zijn bij de aanpak van te smalle fietspaden, hoe die kunnen worden aangepakt en welke rol de gemeenten daarin spelen. Mevrouw Van Veldhoven heeft al aangegeven dat zij deze motie wil aanhouden. Ik zeg daar «graag» op, omdat hierover nieuwe informatie komt naar aanleiding van de gemeentelijke plannen. Die is van belang voor de afweging. Zodra we de discussie op basis van deze nieuwe gegevens kunnen voeren, ga ik ook graag de discussie aan of er door al die gemeentelijke plannen heen blijkt dat er specifieke zaken zijn waarin het Rijk nadrukkelijk een rol kan spelen. We doen dat natuurlijk al via ons overleg met de wegbeheerders. We doen het bijvoorbeeld ook doordat we onlangs voor de rotondes een voorbeeld hebben laten uitwerken dat gemeenten kunnen gebruiken, zodat ze meer uniform gaan werken. Ik kan me voorstellen dat dit in de toekomst met meer dingen zal gebeuren. Mevrouw Van Veldhoven kan hier helaas niet op reageren omdat ze al weg is; dat zullen we later horen.
De woordvoerder van de VVD stelde nog een vraag over de ecoducten en of daarvan meer gebruik gemaakt kan worden. Ook hierover kan ik geen toezegging doen omdat ik het met mijn collega van EZ moet bespreken. Ik ben bereid om deze vraag met haar te bespreken, omdat dit een afweging is tussen natuurbelang en recreatie. Nadat de negen ecoducten zijn opengesteld voor recreatie zijn er nog ecoducten bij gekomen. Ik kan me voorstellen dat er met die nieuwe ecoducten ook nieuwe evaluaties over multifunctioneel gebruik kunnen plaatsvinden.
Dat was mijn bijdrage. Ik moet inderdaad naar de nieuwjaarsborrel van ons ministerie, want daar spreek ik over een kwartier.

De **voorzitter**: Ik dank de Minister en de initiatiefnemers voor hun antwoorden in tweede termijn. Ik zal de toezeggingen voorlezen.

– De Minister van Infrastructuur en Milieu zal voor zover het rijksprojecten betreft indien afgeweken wordt van de CROW-richtlijnen daar een motivatie voor geven.
– De Minister van Infrastructuur en Milieu zal met Rijkswaterstaat bespreken hoe het belang van het Pieterpad en eventuele doorsnijdingen daarvan door de N35 betrokken wordt en de Kamer daarover binnen zes weken informeren. Indien dit niet lukt, zal zij de Kamer daarover informeren.
– De Minister van Infrastructuur en Milieu zal met haar ambtgenoot van Economische Zaken overleggen hoe bij de evaluatie van de Natuurschoonwet 1928 de uniformering van de toegankelijkheid van wandelpaden over particulier grondgebied wordt vormgegeven.
– De Minister van Infrastructuur en Milieu zal de richtlijn fietsverkeer opnieuw tegen het licht houden en de Kamer daarover informeren.

– De Minister van Infrastructuur en Milieu zal bij de MIRT-rapportage in het najaar inzichtelijk maken wat de regering op het beleidsterrein van de inhoud van de initiatiefnota doet.

Net werd ook nog iets over de ecoducten gezegd. Dat kunnen we ook als een toezegging beschouwen. Die zal nog nader worden genoteerd.

Ik wil iedereen hier aan tafel bedanken voor zijn bijdrage. Ook dank ik de bezoekers in de zaal voor hun aandacht en geduld van vandaag.

We zullen volgende week dinsdag over de ingediende moties stemmen.

Sluiting 15.46 uur.